रजिस्ट्री सं. डी.एल.- 33004/99 REGD. No. D. L.-33004/99



सी.जी.-एम.एच.-अ.-19122020-223796 CG-MH-E-19122020-223796

असाधारण EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4 PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 550] No. 550] नई दिल्ली, बुधवार, दिसम्बर 16, 2020/ अग्रहायण 25, 1942

NEW DELHI, WEDNESDAY, DECEMBER 16, 2020/AGRAHAYANA 25, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अधिसूचना मुंबई, 4 दिसम्बर, 2020

सं. टीएएमपी/19/2020-वीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एततद्वारा, आदेश सं. टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरमानों में संशोधन के लिए वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निप्टान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण मामला सं. टीएएमपी/19/2020-वीओसीपीटी

वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी)

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्तूबर 2020 के 28वें दिन पारित)

यह मामला आदेश सं. टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरमानों में संशोधन के लिए वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास(वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 07 अप्रैल 2020 के एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वीओसीपीटी के सामान्य दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार 10-अक्टूबर 2019 के आदेश सं. टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी द्वारा अनुमोदित किये गये थे, जिसे 22 अक्टूबर 2019 को भारत के राजपत्र में राजपत्र सं.363 पर अधिसूचित किया गया था। इसके बाद, एक

6135 GI/2020 (1)

स्पीर्किंग आदेश को राजपत्र सं. 440 पर दिनांक 02 दिसंबर 2019 को अधिसूचित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित एसओआर भारत के राजपत्र में एसओआर की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू हुए, जो संशोधित एसओआर लागू होने की तारीख से 3 साल की अवधि के लिए अर्थात 21 नवंबर 2022 तक लागू रहेंगे।

- 3.1. इस पृष्ठभूमि में, वीओसीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 07 अप्रैल 2020 के वत्र के तहत अपने ई-मेल दिनांक 07 अप्रैल 2020 के द्वारा निम्न उल्लेख किए हैं। इसके बाद, वीओसीपीटी ने ईमेल दिनांक 12 अक्टूबर 2020 और 16 अक्टूबर 2020 के तहत प्रस्तावित संशोधन के कारणों को अनुपूरक के रुप में प्ररुत्त किया है।
 - (i). एसओआर के कार्यान्वयन के बाद, पत्त न उपयोगकर्ता और उपयोगकर्ता संघों से कई प्रतिवेदन प्राप्त हुए और पत्तन ने संशोधित एसओआर को लागू करने के लिए कुछ व्यावहारिक किठनाइयों का अनुभव किया। इस संबंध में, पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ कई बैठकों के संचालन के बाद और अनुमोदित बैठक में संशोधनों के वीओसीपीटी के बोर्ड के अनुमोदन से बोर्ड की 27 फरवरी 2020 को आयोजित बैठक में पारित की संकल्प संख्या 110 (प्रतिलिपि संलग्न) के तहत अनुमोदित एसओआर में आशोधनों का प्रस्ताव किया गया है।

(ii). पत्तन के मौजदा एसओआर बनाम वर्तमान एसओआर में प्रस्तावित आशोधन, कारण सहित नीचे तालिका बद्ध किए गए हैं:

एसओ आर का संदर्भ		त प्रस्तावित और इस प्राधिक नांक 10 मार्च 2019 द्वारा अ	रण के आदेश क्रमांक-	2019/15/वीओसीपीटी		ता।वत आशाधन, कारण सीपीटी द्वारा 07 अप्रेल 2020			संशोधन का कारण		
	नीचे दी र	ाई दर जोन 'क' के लिए है				पोत का आकार	दर प्रति	ने जीआरटी	पोर्ट ने, स्लैब		
2.2.1.			दर प्रतिः	जीआरटी	क्रम	भारत नग आनगर	तटीय पोत	विदेशगामी पो	0-20,000		
	क्रम	पोत का आकार	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	ग्रंग सं.		(₹)	(अमेरिकी (जीआरटी तक		
	सं.		(₹)	(अमेरिकी \$)		0 to 20,000 जीआरटी	12.12	0.4646	कीस्लैब वाले		
	1	0 से 20,000 जीआरटी	13.47	0.5162		- 10 <u></u> 1,7 10 11 11 11 11		0	पोतों के लिए मौजूदा दर में		
2.2.3	दरें लागू				केबाद (ii) जब जाताः						
2.2.3 ਜੀਟ 3 (i).(ਝ)	करने के वि बशर्ते नि	ाफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ चले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य 5 लिए स्था नांतरण". माना ज	ट से निचले ड्राफ्ट में ग पोत प्रतीक्षा न कर	स्थानांतरित करने के लि	र स्थानां ते स्थानां	ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीः तरित करने के लिए पहले पो तरित करने के लिए बशर्ते नि न कर हा होए को भी "पोत र्क	त को गहरे ड्राफ्टसे चिले ड्राफ्ट के लिए	निचले ड्राफ्टमें कोई अन्य पोत	स्पष्ट किया जाता है कि प्रदान करने के लिए कि यह स्थिति सभी बर्थों पर लाग् होगी न कि विशिष्ट बर्थों के लिए।		
2.4.1.	क्रम सं	. विवरण		तीआरटी प्रति घंटा या सका कोई भाग विदेशगामी पोत (अमेरिकी \$)	क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी कोः तटीय पोत (रू)	प्रति घंटा या उस ई भाग विदेशगामी पो (अमेरिकी ई	पोर्ट ने 0 से - 20,000 जीआरटी तक की स्लैब वाले		
	1	0 to 20,000 जीआरर्ट	0.1932	0.0075	1	0 to 20,000 जीआरटी	0.1739	0.0068	पोतों के लिए		
2.4.2	द्वारा दिए निम्न दरों (i) . पहरे गुना।	कोई भी पोत जो वर्थ खाली र गए समय की समाप्ति के व पर अतिरिक्त वर्थ किराया श् पे दो दिनों के लिए - अधिकृत	बाद किसी भी बर्थ प एक का भुगतान करेग व्यवसाय के लिए बर्थ	र कब्जा जारी रखता है ा:- किराए के शुल्क का चा	ि (अन्य केरूप र	मौजूरा दर में 10% की कमी का प्रस्ताव दिया है।. चूकि यह स्थिति बर्थ किराया शुल्क से संबंधित एक सामान्य स्थिति है और केवल					
	शुल्क का	रे दिन और आगे के दिनों के ि छह गुना। तेरिक्त बर्थ किराया शुल्क अन्							मछली पकड़ने के पोतों पर लागू नहीं है,		

			इसलिए इसे
	अलावा देय होगा।		इसालए इस बर्थ किराया
			अनुसूची 2.4 के
			सामान्य नोट के
			रूप में लाये
			जाने का प्रस्ताव है।
	एनसीबी-1 बर्थ के लिए निष्पादन मानदंड टीएएमपी द्वारा यह उल्लेख करते हुए	टीएएमपी से अनुरोध किया जाता है कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा	यह मानते हुए
2.4	अनुमोदित नहीं किया गया है कि एनसीबी-1, मैसर्स एनटीपीएल द्वारा संचालित	कोयले के प्रहस्तन के लिए 12,500 मी.टन / प्रति दिन की दर से एनसीबी-	कि
[2.4.	एक कैप्टिय बर्थ है।	। । के लिए निष्पादन मानदंड तय किये जाएं।	टीएएनजीईडी
2 के	71.11.21.41.61	, ,	सीओ द्वारा एक तटीय
बाद			_{अनलोडर} और
नोट			एक कन्वेयर
3.]			सिस्टम द्वारा
			कोयलेका प्रति
			दिन 12,500
			मीट्रिक टन प्रहस् त न
			निष्पादन
			मानक
			प्रस्तावित है। दूसरी ओर
			दूसरा आर एनटीपीएल
			द्वारा एनसीबी
			के लिए
			25,000
			मीट्रिक टन प्रति
			दिन तय किया गया था,
			जिसमें दो
			किनारे
			अनलोडर और
			दो कन्वेयर सिस्टम का
			ासस्टम का उपयोग किया
			जा रहा है।
			इसलिए, प्रति
			दिन 25,000
			मीट्रिक टन का
			50%
			प्रस्तावित किया
			गया है। इसके बाद,
			वीओसीपीटी ने
			12 अक्टूबर
			2020 के अपने
			ईमेल के द्वारा
			और आगे स्पष्ट
			किया कि
			वर्तमान में, टीएएनजीईडी
			टाएएनजाइडा सीओ के पोतों
			को एनसीबी-I
			में प्रहस्तित
			जारहाहै जो
			कि मेसर्स गनरीगीगन/ग
			एनटीपीएल(ए नसीबी-I) की
			गसाबान) का एक कैपरिज
			एक कैप्टिव सुविधा है।
			पोत, यदि कोई
			हो, एनसीबी-I
			पर कैप्टिव
			उपयोगकर्ता के
			अलावा, किसी
			अन्स पोत का
			प्रहस्तन किया जाता है तो
			उसके
			निष्पादन

2.4 [2.4.2 क	इल्मेनाइट में निष्पादन मानदंडों के तहत क्रम सं 5 .पर उल्लेखित है	वहीं 'इल्मेनाइट (निर्यात)' के अनुरुप हो सकता है।	मानदंड निर्धारित किए जाने हैं और तदनुसार, यह एनसीबी-। पर टीएएनजीईडी सीओ के पीत के लिए निष्पादन मानदंड तय करने का प्रस्ताव है, क्योंकि टीएएनजीईडी सीओ कैप्टिव उपयोगकर्ता नहीं है और एनसीबी-। की अन्य उपयोगकर्ता श्रेणी के अंतर्गत आता है। इसलिए वंदरगाह ने प्रस्तावित मंजूरी देने का प्रस्ताव किया है चूंकि 'इल्मेनाइट)आयात(' के
क पश्चात नोट 3]			मानदंड अलग से क्रम सं 26 . पर उपलब्ध हैं।
2.5.1. (ख) [नोट 2(क)]	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत आज शाम 6 बजे पहुंचता है और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 18.00 घंटे (6.00घंटे + 12.00 घंटे) तक तैयार नहीं है, इस पर कोई एंकरेज दंडात्मक प्रभार नहीं होगा क्योंकि यह 12.00 घंटे की अनुमत्त् अविध सीमा के अंदर है।	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत के मामले में जो आज सुबह 06 बजे (01-12-2019) पंहुचा है घंटे आ गए और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 06.00 बजे (03-12-2019) तक (06 घंटे + 48 घंटे) तक तैयार नहीं है, तब कोई दंडात्मक एंकरेज शुल्क नहीं लगेगा क्योंकि यह स्वीकार्य 48.00 घंटे की निःशुल्क अविध के भीतर है।	उदाहरणार्थ मामले में टीएएमपी ने, 48 घंटे के संशोधित निभुल्क घंटों के वजाय पिछले एसओआर(दर
2.5.1 前之 (2)(称)	(ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 20.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन वर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क, खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यदि वर्थ केवल 22.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (18.00 घंटे + 22.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (22वें से 23वें घंटे) के लिए प्रशुल्क 2.5.1 (क)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।	ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 50.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन वर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अविध के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अविध के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यदि वर्थ केवल 52.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 53.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (48.00 घंटे + 52.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (52वें से 53वें घंटे) के लिए प्रशुल्क तागू किया गया है।	मान) में तरह 12.00 घंटे के निशुल्क एंकोरेज शुल्क का हवाला दिया है। इसलिए, उदाहरण में सुधार की आवश्यकता है। तदनुसार, आशोधन प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के ईमेल के माध्यम से स्पष्ट रूप से कहा है कि प्रस्तावित क्याँज (ग) का संबंध है है अनजाने में 2.5.1 (क) का संदर्भ दे दिया गया है और इसे 2.5.1 (ख)के रूप में पढ़ा जाए।

2.5.1 एंकरेज शुल्क नोट 1 और 2

(1) उपर्युक्त दरें पोत के एंकरेज समय से 48 घंटे समाप्त होने के पश्चात लागू की जाएंगी और जब उपर्युक्त वर्थ उपलब्ध होगी।

(2) एंकरेज शुल्क बसूलने का समय ऐसे मामलों में बर्थ के उपलब्धत होने के समय से गिना जाएगा और जिसमें पोत के प्रतीक्षा समय के ओवर-लैपिंग 48 घंटों को शामिल नहीं किया जाएगा। उपरोक्त दरें निम्नलिखित शर्तों के तहत 48 घंटे के बाद लागू होती हैं: (i). पोत तैयार ए बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (क) के अनुसार लागू है (ii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू है (iii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार के अनुसार लागू है।

खंड 2.5.1 (ख) के समावेश से पहले पोत को एंकरेज शुल्क 2.5.1 (क) के द्वारा बढ़े हुए नए शामिल किए गए ऊपर और अधिक एंकरेज शुल्क) का भुगतान तालिका 2.5.1 (क)के अनुसार करना होगा, चाहे वह पोत को आवंटित हो या उपयोगकर्ता द्वारा अधिकृत किया गया हो। तालिका 2.5.1 (ख) सम्मिलित किए जाने पर शेष शर्ते नयी शामिल की गई हैं और इसलिए स्पष्टता प्रदान करने के लिए शेष शर्ता नोट्स में आशोधन किया गया है।

3.1.1.

क्रम				द	र(रुपयों में)	
सं.		कार्गो	प्रभार की	क्षेत्र	क	क्षेत्र	ग ख
			इकाई	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	लिकि	वड बल्क (पीओएल)			•	·	
	(i)	डीजल तेल	1 कि.लि.	75.01	75.01	-	-
	(ii)	फर्नेस ऑयल	1 कि.लि.	105.99	105.99	-	-
	(iii)	रसोई गैस	1 सीयूएम	192.42	115.45	1	-
	(iv)	नेफ्था	1 कि.लि.	114.14	114.14	1	-
	(v)	पेट्रोलियम कोक	1 मी.टन	74.36	74.36	-	-
	(vi)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 कि.लि.	75.01	45.02	19.56	11.74
2.	लिकि	वड कार्गो					
	(i)	कास्टिक सोडा लाइ	1 कि.लि.	63.59	38.15	-	
	(ii)	तरल अमोनिया	1 मी.टन	138.60	83.17	-	
	(iii)	ताड़ का तेल		75.01	45.02	19.56	11.74
	(iv)	फॉस्फोरिक एसिड	1 मी.टन	138.60	83.17	-	-
	(v)	गंधक का अम्ल	1 मी.टन	81.53	48.92	-	-
	(vi)	विनाइल क्लोराइड्स	1 मी.टन	138.60	83.17	ı	1
	(vii)	मोलेसेज	1 मी.टन	66.86	40.10	-	-
	(viii)	स्लज आयल	1 मी.टन	76.81	46.09	38.40	23.03
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 सीयूएम	146.76	88.06	-	-
3.	ड्राई ब	बल्क – कोयला					
	(i)	सभी प्रकार के कोयले					
	(क)	(क). बैग / थोक में लकड़ी का कोयला।	1 मी.टन	45.66	27.39	19.56	11.74
	(ख)	(ख) सीमा शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया	1 मी.टन	61.96	61.96	ī	1

क्रमसं				द	र (रूपयों र	Ť)	
		कार्गो	प्रभार	क्षेत्र	क	क्षेः	7
			इकाई	विदेशी	तटीय	विदेशी	Γ
1.	लिकि	वड बल्क (पोओए	<u>.</u>				
	(i)	डीजल तेल	1	75.01	75.01	75.01	Γ
			कि.लि.				L
	(ii)	फर्नेस ऑयल	1	105.99	105.99	105.99	1
			कि.लि.				L
	(iii)	रसोई गैस	1	192.42	115.45	192.42	1
			सीयूएम				L
	(iv)	नेफ्था	1	114.14	114.14	114.14	1
			कि.लि.				L
	(v)	अन्य निर्दिष्ट	1	75.01	45.02	19.56	ŀ
		नहीं	कि.लि.				
2.	लिकि	वड कार्गी					
	(i)	कास्टिक सोडा	1	63.5	38.15	63.59	١.
		लाइ	कि.लि.	00.0	00.10	00.00	Ľ
	(ii)	तरल अमोनिया	1 मी.टन	138.60	83.17	138.60	Ŀ
	(iii)	ताड़ का तेल	СВМ	75.01	45.02	19.56	
	(iv)	फॉस्फोरिक एसिड	1 मी.टन	138.60	83.17	138.60	,
	(v)	गंधक का अम्ल	1 मी.टन	81.53	48.92	81.53	Γ.
	(vi)	विनाइल क्लोराइड्स	1 मी.टन	138.60	83.17	138.60	1
	(vii)	मोलेसेज़	1 मी.टन	66.86	40.10	66.86	Γ
	(viii)	स्लज आयल	1 मी.टन	76.81	46.09	38.40	[:
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 सीयूएम	146.76	88.06	146.76	,
3.	ड्राई	बल्क – कोयला				•	_
	(i)	सभी प्रकार के कोयले					
	(ক)	(क). बैग / थोक में लकड़ी का कोयला।	1 मी.टन	95.66	57.39	69.56	

		जाता है							(ख)	(ख) सीमा शुल्क	1 ਸੀ ਟਜ	1			
									(9)	दस्तावेज में	। मा.एग				
										वर्णित किसी भी					
										नाम से कोयला		111 96	111 96	111.96	111 96
((ग)	(ग) ऊपर क्रम 3								और थर्मल पावर		111.50	111.50	111.50	1111.50
		(बी) के अलावा								प्लांट के लिए					
	- 1	प्तीमा शुल्क		61.96	37.17	37.17	22.30			उपयोग किया					
		रस्तावेज में							(-)	जाता है					
	- 1	वर्णित किसी भी							(ग)	(ग) ऊपर क्रम	l				
٠		नाम से कोयला। मेटलर्जीकल कोक	- 4 -							3 (बी) वे	l				
- 10	(ঘ)	मदलजाकल काक	1 मी.टन	74.36	44.62					अलावा सीमा	ı	111.96	67.17	87.17	52.30
						-				शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी		111.00	07.17	07.17	
4 3	ड्राई ब	ल्क- अन्य								म पाणत ।कसा भी नाम से					
((i)	व िं लंकर	1 मी.टन	45.66	27.39	22.84	13.70			कोयला।					
- 1		सीयू कनसेनट्रेट	1 मी.टन	89.69	53.80	-	-		(घ)	मेटलर्जीकल	1 मी.टन				
- +	()	**	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74			कोक		124.36	74.62	124.36	74.62
- +	(,							,	(ङ).	पेट्रोलियम कोक	1 मी टन	124.36	124.36	124.36	124.36
- + '	(10)		1 मी.टन	11.42	6.84	6.53	3.91	√ 4.	1 ' /	ा_^ ल्क - अन्य	1 111.01	124.00	124.00	124.00	124.00
((*/	_	1 मी.टन	11.42	6.84	6.53	3.91	4.	ř	विंलंकर	L - C -		T == 00	l	
((vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74		(i)		1 मी.टन	95.66	57.39	72.84	43.70
[(vii)	कच्चा लोहा	1 मी.टन	30.98	30.98	19.56	19.56		(ii)		1 मी.टन	139.69	83.80	139.69	83.80
((viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74		(iii)	गार्नेट रेत	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74
-	` '		1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74		(iv)	जिप्सम रेत	1 मी.टन	61.42	36.84	56.53	33.91
- 1	` '	**	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59		(v)	थोक में जिप्सम	1 मी.टन	61.42	36.84	56.53	33.91
- '	6.0	(एमओपी,	। नाःज्य	00.00	70.10	00.00	10.09		(vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74
	- 1	एसओपी)							(vii)	कच्चा लोहा	1 मी.टन	80.98	80.98	69.56	69.56
($\overline{}$, ,	1 मी.टन	53.80	32.28	23.46	14.08		+ ' '						
	(xii)		1 मी.टन	8.16	4.89	6.53	3.91		(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74
	(xiii)		1 मी.टन	68.48			31.32	<u> </u>	(ix)	चूने के पत्थर	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74
					41.09	52.18			(x)	पोटेशियम	1 मी.टन	116.86	70.10	80.98	48.59
	(xiv)		1 मी.टन	53.80	32.28	24.46	14.68			सल्फेट 					
_		यूरिया	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59			(एमओपी,					
	(xvi)		1 मी.टन	68.48	39.41	29.72	17.83		1,	एसओपी) रॉक फास्फेट		100.00	20.00	70.40	44.05
((xvii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74		(xi)		1 मी.टन		62.28	73.46	44.08
5.	ब्रेक ब	ন্দ							(xii)	बोरों/थेाक में नमक	1 मी.टन	58.16	34.89	56.53	33.91
((i)	काजू कर्नल,	1 मी.टन	66.86	40.10	55.45	33.27		(xiii)		1 मी.टन	118 48	71.09	102.18	61.32
`	`	फल और मेवे							(Zill)	चीनी	1 111.5 1	110.10	7 1.00	102.10	11.02
((ii)	सीमेंट	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61		(xiv)	गंधक	1 मी.टन	103.80	62.28	74.46	44.68
	(iii)	निर्माण सामग्री	1 मी.टन	29.35	17.61	19.56	11.74	@	(xv)	यूरिया	1 मी.टन	116.86	70.10	80.98	48.59
	(,								(xvi)	गेहूँ	1 मी.टन	118.48	69.41	79.72	47.83
((iv)		1 मी.टन	81.53	48.92	44.03	26.41		1		1 मी.टन	79.35	47.61	69.56	41.74
((v)		1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61		, ,	अन्य निर्दिष्ट		118.48			\vdash
_		इस्पात सामग्री							(XVIII)	नहीं नहीं	। मा.टन	118.48	71.09	69.56	41.74
((vi)	लॉग्स / टिम्बर	1	50.56	30.33	29.35	17.61	5.	ब्रेकब				-		1
+	,	Troft - 0	सीयूएम	10: =:				۳	(i)	काजू कर्नल,	1 मी.टन	116.86	70.10	105.45	63.27
-+	(vii)	_	1 मी.टन	191.54	114.93		57.46		"	फल और	1		, 0.10	100.40	' /
((viii)		1 मी.टन	260.00	156.00	-	-	*		मेवे					
+,	(iv)	ब्लेड अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 ਜੀ	68.48	44.00	10.50	11 74		(ii)	सीमेंट	1 मी.टन	107.08	64.25	79.35	47.61
- 10	(ix)	-ा न । ।। ५०८ गही	। मा.८न	00.48	41.09	19.56	11.74		(iii)	निर्माण	1 मी.टन	79.35	47.61	69.56	41.74
										सामग्री ब्रेक			.,	55.55	[' ' '
										बल्क और					
										ड्राई बल्क -					
\perp								—	<i>(</i> ,)	अन्य	6	10.1.50	70.05	04.00	-0.1
6. ^a	कंटेनर								(iv)	ग्रेनाइट	1 मी.टन	131.53	78.92	94.03	56.41
((i)	20 फुट	Each	138.60	83.17	-	-		(v)	लोहा और	1 मी.टन	107.08	64.25	79.35	47.61
		(खाली)								इस्पात सामग्री					
((ii)	20 फुट (भरा	Each	693.02	415.81	-	-		(vi)	लॉग्स /	1	100.56	60.33	79.35	47.61
		हुआ)							(VI)	टिम्बर	। सीयूएम	100.00	00.33	, 5.55	["'."
((iii)	20 फुट से	Each	201.76	121.05	-	-		(vii)	मशीनरी	सायूएम 1 मी.टन	291.54	174.93	195 77	117.46
		ऊपर (खाली)					<u> </u>	<u> </u>	+ ' '	पवन चक्की				193.77	-
((iv)	20 फुट से	Each	1,040.3	624.20	-	-		(viii)	पवन चक्का ब्लेड टॉवर,	1 मी.टन	360.00	216.00	-	-
		ऊपर (भरा		5						ब्लड टावर, अन्य संबद्ध					
		हुआ)								अन्य सबद्ध सामान					
-		7 7						\vdash	+		<u> </u>				Н
7. 3	आरओ	आरओ पोत 🍨					I		(ix)	आयल	1 मी.टन	1956	57.39	69.56	41.74

		., Т	1) 1) ; }		000 :=	000		ı	ПП	١,.	пог =	0	00.55	4	FC 7-	hc 2-	
			रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600	नग/संख्या	638.46	383.08	-	-		(x)	पशु चारा	1 मी.टन		41.74	59.78	35.88	
			सीसी से नीचे के							(xi)	मक्का	1 मी.टन		49.56	49.56	41.74	
			ऑटोमोबाइल के							(xii)	फलाई एश	1 मी.टन		47.61	69.56	41.74	
			प्रहस्तन के के लिए						$\parallel \parallel$	(xiii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	118.48	71.09	69.56	41.74	
		ii)	रो रो जहाजों के माध्यम से	नग/सख्या	1,276.92	766.15	-	-	6.	कंटेन		1	1				
			1,600 सीसी से							(i)	20 फुट	प्रत्येक	138.60	83.17	I - I	1	
			अधिक के							(')	(खाली)		100.00	00.17			
			ऑटोमोबाइल							(ii)	20 फुट	प्रत्येक	693.02	415.81	-	1	
			के प्रहस्तन के के लिए								(भरा हुआ)						
			कालए						4	(iii)	20 फुट से	प्रत्येक	201.76	121.05	-	+	
											ऊपर						
										C. A	(खाली)	प्रत्येक	4 0 40 25	004.00			
										(iv)	20 फुट से ऊपर (भरा	A(44)	1,040.35	024.20	1 - 1	1	
											हुआ)						
									7.	आरः	मे आरओ पोत ●						
										(i)	रो रो जहाजों	Nos.	638.46	383.08	638.46	383.08	
											के माध्यम से						
											1,600 सीसी						
											से नीचे के ऑटोमोबाइल						
											आटामाबाइल के प्रहस्तन के वे	1					
											लिए						
										(ii)	रो रो जहाजों	Nos.	1,276.92	766.15	1,276.92	766.15	
											के माध्यम से						
											1,600 सीसी र अधिक के	1					
											आधक क ऑटोमोबाइल						
											के प्रहस्तन के						
											के लिए						
									मौज	ा नोटस	<u>। के लिए अतिरिव</u>	त नोट					
											ो मै0 एनटीपीए		स्तित कार्गो	के लिए ल	गग कोयला		
											ादर रू. 61.96						
									1								
											वीं बर्थ पर कार्गो						
											टर से अधिक ड्रा						
									पाता जाए-		, घाट-भाड़ा प्रभा	र मक्रमश	ि. रू.15- आ	र रू.9/- व	का कमा का		
3.1.1	# மி.	सटा ।	् एसओआर में लिक्कि	र सल्क कैरे	गरी के तट	न पेरकोक	के लिए घ	ार-भारा			लेए घाट को ड्राई	बल्कश्रेणी	में लाया ज	<u>।</u>		जैसा	कि पेट
[1(v)]	को मंजू			3 9 (4) 410	11/11/16	(101/11/	ગાંતલું ગ	ाऽ- मा ञ्चा			*					कोकः	की प्रकृति
[[[[]	''' ' '	,	14.61													तरल	नही है
																इसलि	ए इसे ाल्कश्रेणी
																में ल	।९५७ जाने ।ए जाने
																का प्रस	ताव है
3.1.1	^ ताड़	के तेल	ा के लिए प्रभार की	इकाई उप	गब्ध नहीं है	1					के संदर्भ में प्रभा	र की इक	गई को निध	र्गारित किय	गा जाना		आर में
[(2)(ii									प्रस्ता	वित है।							हतेल के प्रभार
i)]																	उपलब्ध
																नहीं है	1
																इसके	
																	गिपीटी ने ——
																	अक्टूबर
																	केईमेल उ
																क तह आगेस्	त और पष्टकिया
																	पहले पहले
																तेज-	सब्जी
																	जानव <u>रों</u>
																	ोणी के
																	प्रभारी
																इकाई सीबी।	एम है।
																	_र म हा ऑयलके
																लिए १	भी इसी
																तर्ज	पर — —
1	I								I							सीबीए	एम का

			प्रस्ताव है ।
			इसलिए, े
			प्राधिकरण से
			अनुरोध किया
			कि वह इसे
			अनुमोदित करे।
3.1.1	√ जिप्सम रेत का विवरण क्रम नंबर 4 (iv) और बल्क में जिप्सम क्रम सं. 4 (v) के	√ जिप्सम रेत निर्धारित 4 (iv) को हटाया जाना है क्योंकि 'जिप्सम इन	दोहराव दूर हो
[4(iv)	तहत उपलब्ध है।	बल्क' का एक अलग विवरण भी क्रम सं. 4 (v).के तहत उपलब्ध है।	जाता है।
1			
3.1.1	∞ नमक	∞ बोरों में / थोक में नमक	नमक का थोक
[4			में और साथ
			ही थैलियों में
(xii)]			प्रहस्तन करने
			के लिए शामिल करने के लिए।
3.1.1	~ क्रम सं4 (xiii) के तहत कार्गो का विवरण - चीनी है।	~ विवरण को " बोरों में चीनी / थोक में" के रूप में संशोधित किया जाए।	चीनी का थोक
	~ क्रम स4 (📶) क तहत कामा का विवरण - चाना हा	~ ।ववरणका वारा म चाना / याक मं क रूप म संशावित किया जाए।	में और साथ
[4(xii			ही थैलियों में
i)]			प्रहस्तन
			शामिल करने
			के लिए।
3.1.1		@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य	ब्रेक बल्क और
[5	@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क		ड्राई बल्क-
(iii)]			अन्य , दोनों
			को शामिल
			करने के लिए,
			इस आशोधन की आवश्यकता
			का जायरपकता है।
3.1.1	* मौजूदा एसओआर में कार्गो का विवरण "विंड मिल ब्लेड" के तौर पर निर्धारित है	* विवरण को "पवन चक्की ब्लेड, टॉवर, सामान आदि" के रूप में संशोधित	चूंकि पवन
[5(vii	1 3 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4	करने का प्रस्ताव है।	चक्की का ब्लेड
	'	100 100 100 100 100 100 100 100 100 100	पवन चक्की के
i)]			घटकों यानी
			टॉवर और ——— -
			सहायक संबद्ध उपकरण आदि
			उपकरण आदि को कवर नहीं
			किया गया है
			,इसलिए अब
			इन्हें जोड़ा
			जाता है।
3.1.1	• वाहनों के प्रहस्तन के लिए रो-रो आपरेशन के अलावा घाट दर अलग से उपलब्ध	प्राधिकरण से वाहनों को मशीनरी की श्रेणी के तहत शामिल करने का	एलओ एलओ
[7]	नहीं है।	अनुरोध किया जाता है।	(लिफ्ट ऑन्-
			लिफ्ट ऑफ) के
			रूप में आरओ
			रूप में आरओ आरओ संचालन
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंिक एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आरओ
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आरपेरशन से अलग है, इसलिए यह
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से हमिलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने
			रूप में आरओ अपाओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में बीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में बीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के द्वारा आगे
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में बीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमिल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के इंमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में कोई आरओ
			रूप में आरओ अपाओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से हैं होला के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में कोई आरओ आरओ स्विधा
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से हैंडलिंग अरिश निर्माण के तहत प्रस्तावित की गई हैं। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में बारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में बारा आगे स्पष्ट किया है काई आरओ आरओ सुविधा नहीं है ।
			रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी शेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी से शेई से आरओ सुविधा नहीं है । तथापि वाहनों के प्रहस्तन के
			रूप में आरओ अपाओ संचालन के तहत, चूंकि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आपरेशन से कुला हैं, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित की गई है। बाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तूबर 2020 के ईमेल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में बोर्झ आरओ सुविधा नहीं है । तथापि वाहनों

			के लिए केवल लिफ्ट ऑन/आफ आधार मानते हुए मशीनरी श्रेणी के लिए प्रभार की इकाई प्रस्तावित की गई है। यह भी स्पष्ट किया जाता है कि पूर्ववर्ती दरमान के अनुसार विभिन्न प्रकार
			के बाहनों के लिए घाटभाड़ा दर का निर्धारण किया गया और प्रभार इकाई मीट्रिक टन थी। प्रभार लगाने के मीट्रिक टन की मात्रा का विवरण आईजीएन/ईजी एन में उपलब्ध
3.1.1	नोट 7 – यदि, खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्यों को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे क्रम सं.16 और 23, के तहत "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वस्ल किया जाएगा।	नोट 7 - खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्गों को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे कम सं.1 और 6, "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा।	होंगे। इससे पहले "अन्य कार्गो" श्रेणी केवल क्रम सं.16 और 23 के तहत उपलब्ध थी।. अब, वर्तमान एसओआर में, यह सभी श्रेणियों के लिए उपलब्ध है। इसलिए नोट को तदनुसार आशोधित करने का भी प्रस्ताव
3.1.1	नोट नं.14 – रेस्टो - कार्गो अन्य पत्तनों का पोतों से उतरे हुए और उसी पोत में फिर से लादे गए <u>कार्गो पर यथालाग्</u> घाट भाड़ा प्रभारित किया जाएगा.	रेस्टो - अन्य पत्तनों के कार्गों को पोतों से उतारे गये और उसी पोत में फिर से लादे गये कार्गों पर घाट भाड़ा, उससे संबंधित कार्गो श्रेणी के तहत घाटभाड़ा की दर का दोगुना घाटभाड़ा लगाया जाएगा।	घाटभाड़ा की मात्रा के बारे में स्पष्टता के लिए अर्थात्, एकल या दोगुणा, यह नोट प्रस्तावित है। इसके बाद, बीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल के माध्यम से और स्पष्ट किया है कि रेस्टो ऑपरेशन में दो गुणा संचालन होता है। एक मालवाहक पोत से वर्थ पर उतारने के लिए और दूसरा ऑपरेशन वर्थ से फिर से हैंच के लिए, कार्गों लोड करने के लिए। इसलिए, दोगुना

			घाटभाड़ा
			प्रस्तावित है। प्राधिकरण से
			प्रााधकरण स इसे ही
			अनुमोदित अनुमोदित
			करने का
			अनुरोध किया
			गया है।
3.1.1	बोनाफाइड उपभोज्य/गैर-उपभोज्य पोतीय सामान श्रेणी का कार्गो को पूर्व संशोधित एसओआर के अनुसार घाटभाड़ा से छूट दी गई है। अब यह छूट वापस ले ली गई है,	(i) . तरल वस्तुओं के लिए अनुसूची पीओएल 3.1.1 (1) की लिक्विड	जैसा कि छूट वापस ले ली
[नोट		बल्क'(पीओएल) श्रेणी के अनुसार घाट भाड़ा प्रस्तावित है।	गई है इसलिए
(8)]	लेकिन मौजूदा एसओआर में कोई घाटभाड़ा दर निर्दिष्ट नहीं है.		बोनाफाइड
		(ii). ब्रेक बल्क श्रेणी के तहत 'अन्य निर्दिष्ट नहीं' के अनुसार अन्य मदों के	उपभोज्य/गैर-
		लिए घाट भाड़ा प्रस्तावित है।	उपभोज्य
			पोतीय सामान पर घाटभाड़ा
			वसुल किया
			जाना अपेक्षित
-			है।
3.1.2	ग्रीन गेट के अंदर धूल भरे कार्गो पर अनुसूची 3.1.2 के तहत प्रदूषण को कम करने के	<u>सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र</u> के अंदर छोड़े गए धूल भरे कार्गो पर , अनुसूची	सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र
नोट	उपायों के लिए उपकर लागू होगा।	3.1.2 के तहत प्रदूषण को कम करने के उपायों के लिए उपकर लागू	प्राप्तवाञ्चत जन में न केवल ग्रीन
(ख)		होगा।]	गेट के अंदर का
			क्षेत्र शामिल है
			बल्कि सभी
			क्षेत्रों जैसे लाल
			गेट, नीला गेट
			और पीला गेट शामिल हैं।
			अत :इस
			आशोधन का
			प्रस्ताव किया
	खंड उपलब्ध नहीं है	2 - 6 6	गया है
3.2.1	खड उपलब्ध नहा ह	नोट 3- बिंदु (iii) निम्नानुसार जोड़ा जाए।	आयात के लिए विलंब शुल्क
			अनुसूची के नोट
		"पोत की लोर्डिंग शुरू होने की तारीख तक विलंब-शुल्क की गणना की जाएगी"	(1)2 के
		जाएगा	अनुसार यह
			उल्लेख किया गया है कि
			गया ह ।क निशुल्क अवधि
			पोत से सामान
			के पूरी तरह
			निकास की
			अगली तिथि से
			आरंभ होती है परंतु निर्यात के
			मामले में
			विलंब शुल्क के
			समाप्त होने
			की तिथि स्पष्ट नहीं है।
			स्पष्ट गहा हा अत∷इस नोट
			का प्रस्ताव
			किया गया है ।
3.3	नया प्रावधान	कार्गों के भंडारण के लिए सीमा शुल्क प्रतिबंधत क्षेत्र के अंदर आवंटित	सुरक्षा जमा के
		भूमि के लिए, एक महीने के किराये के बरावर किराये की फीस अग्निम के	वसूली के संबंध में लिए मौजूदा
		रूप में वसूल की जाएगी.	मालए माजूरा एसओआर में
			कोई प्रावधान
			उपलब्ध नहीं
			है। दो सप्ताह
			की राशि के समतुल्य राशि
			समतुल्य राशि की वसूली
			प्रचलन में है।
5.11	नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए" दिन "इकाई का अभिप्राय प्रवेश	नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए" दिन "इकाई का	लिए गए पास
	प्राप्त करने के समय से 24 घंटे तक है।	अभिप्राय पत्तन में प्रवेश अनुज्ञा-पत्र प्राप्त करने के समय से 24 घंटे तक	का, विलंबित
	,	है।	उपयोग्
			(दुरुपयोग) से बचने के
			प्रयोजन हेतु , यह संशोधन
			यह संशाधन प्रस्तावित है।
		1	

5.02.2 5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लिए ग्रैब के लिए शुल्क,

विवरण	दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य	दर प्रति शिफ्ट **** तटीय
	(₹.)	(枣.)
10 सीबीएम ग्रेब के लिए	2,891.08	1,734.65
7 सीबीएम ग्रेब के लिए	2,168.90	1,301.34
5 सीबीएम ग्रेब के लिए	1,445.54	867.32

उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार पर लागू होता है।

*** निर्धारित की गई दरें, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गों और कंटेनरों के लिए लागू होंगी। 5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लिए ग्रैब के लिए शुल्क,

विवरण	दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य	दर प्र ***
	(₹.)	(₹.)
वार्फ क्रेन को ग्रेब प्रदान करने के लिए	15,713	9,4

उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार पर लागू होता है।

*** निर्धारित की गई दरे, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुक्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए लागू होंगी।

पूर्वानुसार ग्रैव के लिए एकल दूर प्रासंगिक त्वृष्ट्रिक् साथ प्रस्तावित है जैसा कि पूर्व संशोधित दरों में प्रस्तावित है।

इसके बाद. वीओसीपीटी ने 16 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल द्वारा आगे और स्पष्ट किया कि वर्तमान में वीओसीपीटी में बर्थ सं.। और ॥ पर 6 टन वाली एक एवं 10 टन वाली एक घाट क्रेनें, और बर्थ संख्या ।।। और IV पर 20 टन वाली 3 घाट क्रेनें उपलब्ध है। 6टन और वाली 10ਟਜ घाट क्रेनों के संचालन के लिए, ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता नहीं है क्योंकि कार्गो प्रहस्तन के लिए क्रेन का उपयोग केवल हुक के साथ किया जा रहा है। 20टन वाली क्रेन के संबंध में, बल्क कार्गो निपटने के लिए ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए,

वीओसीपीटी ने वार्फ क्रेन के लिए ग्रैब प्रदान करने के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, जो पहले के संशोधित संशोधित दर के एक हिस्से के रूप में मांगी गई वृद्धि के प्रतिशत के साथ पहले संशोधन पूर्व दर (21.11.2019 से पहले) के आधार पर 20टन वाली

			क्रेन के लिए था।
			20टन वाली
			घाट क्रेन प्रति
			शिफ्ट के लिए दर
			(21.11.2019 से पहले की दर,
			01.05.2019
			से डब्ल्यू.पी.आई
			इंडेक्सेशन के साथ प्रभावी)
			रु. .1,3,272.30
			* 1.1839 =
			रु.15,713/- प्रति शिफ्ट है।
अध्या य –	6.1 .कार्गों प्रहस्तन संचालनों के लिए वी.ओ .चिदंबरनार पत्तन न्यास कार्गो	हटा दिया गया ।	वीओसीपीटी ने अपने ईमेल
VI	प्रहस्तन मंडल) वीओसीपीटी सीएचडी) से श्रमिकों की आपूर्ति के लिए वसूली		दिनांक 12
			अक्टूबर 2020 के तहत स्पष्ट
			कर दिया है कि चूंकि प्रासंगिक
			लेबर और ट्रांजिट शेड में
			ग और च संचालनों के
			लिए लेवी का प्रासंगिक
			घाटभाड़ा घटक के साथ विलय
			कर दिया गया है, इसलिए
			अलग प्रशुल्क
			शेड्यूल की आवश्यकता
			नहीं है। कंटेनर भराई
			और रिक्तीकरण)
			डि-स्टर्फिंग (ऑपरेशंस के
			बारे में, पिछले 3 वर्षों में ऐसा
			कोई भी
			संचालन नहीं हुआ है, और
			इसकी आवश्यकता भी
			नहीं है। इसलिए, यह
			अनुरोध किया गया है कि
			प्राधिकरण
			द्वारा पूरे अध्याय-VI को
			हटा दिया जाए।
1.1	महीने का अर्थ कैलेंडर माह के प्रथम से अंत तक की अवधि होगी।	लाइसेंस शुल्क अनुसूची के प्रयोजन के लिए महीने का मतलब 30 दिनों की निरंतर अवधि होगी।	इस परिभाषा को सप्ताह की परिभाषा के
			अनुसार
			अनुसूची-3.3
			के तहत एक अतिरिक्त नोट के रूप में
			क रूप म प्रस्तावित किया गया है क्योंकि
			। गयाहक्याकि

1.2	टीएएमपी के 25.09.2018 के आदेश के अनुसार नया खंड।	(i). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और पश्चिमी तट पर एक अन्य भारतीय बंदरगाह या इसके विपरीत, श्रीलंका के प्रादेशिक जल से गुजरते हुए तटीय सामान, पोत के परिवर्तन के बिना अथवा नहीं और किसी भी	एक उपयोगकर्ता उस महीने के बीच में भूमि लेता है जिसे उसे परिभाषा के अनुसार दो महीने का लाइसेंस शुल्क देना पड़ता है। इसलिए इस आशोधन का प्रमुताव किया गया है चूँकि संशोधित एसओआर(दर मान) में
		हुए तटीय सामान, पोत के परिवर्तन के बिना अथवा नहीं और किसी भी वंदरगाह पर रुक कर या बिना रुके परिवहित किया जाता है, तो वह, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क की 11 मई 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) के संदर्भगत पोत संबंधी शुल्क और कार्गो से संबंधित शुल्क में रियायत के लिए पात्र होंगे। ((ii). पूर्वी तट पर एक भारतीय वंदरगाह और भारत में एक नदी पर वंदरगाह या इसके विपरीत, एक पोत द्वारा बांग्लादेशी जल से और पोत परिवर्तन के बिना गुजरते हुए तटीय सामान परवहित किए जाने पर वह केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क वोर्ड की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) दिनांक 11 मई 2018 के संदर्भगत, पोत संबंधी शुल्कों और कार्गो संबंधित शुल्कों में रियायत के पात्र होंगे। उपर्युक्त निर्धारित प्रावधान प्राधिकरण के आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और संशोधन आदेश	तीएएमपी द्वारा नया क्लॉज़ शामिल नहीं है इसलिए इसको शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है.
		वाआसापाटी विनाक 26 नवबर 2015 आर सशाधन आदश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन के अध्यधीन होंगे।	

- 3.2. पत्तन ने कहा है कि उसने पत्तन उपयोगकर्ताओं के साथ कई बैठकों का आयोजन किया है और 27 फरवरी 2020 की बोर्ड मीटिंग में वीओसीपीटी के बोर्ड के संकल्प संख्या 110 के अनुमोदन के तहत इन सुधारों का प्रस्ताव किया है क्योंकि पत्तन ने अधिसूचित एसओआर कार्यान्वयन में कुछ व्यावहारिक कठिनाइयों का अनुभव किया था। वीओसीपीटी ने एसओआर में प्रस्तावित सुधारों को एक शुद्धिपत्र के माध्यम से शामिल करने पर शामिल करने का अनुरोध किया है।
- 4. यह बताना प्रासंगिक है कि जहाँ कहीं भी रिकार्ड में कोई स्पष्ट त्रुटि पाई जाती है तो त्रुटि दूर करने के लिए शुद्धिपत्र जारी किया जाता है। वीओसीपीटी का प्रस्ताव किसी भी स्पष्ट त्रुटि को सुधारने से संबंद्ध नहीं है। यहाँ देखा जा सकता है कि वीओसीपीटी ने मौजूदा एसओआर में निर्धारित दरों/शर्तों के लिए कई संशोधनों / आशोधनों का प्रस्ताव किया है और नई शर्तों और नई दरों को सम्मिलित करने का भी प्रस्ताव किया है। ऐसा होने के कारण, वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर में प्रस्तावित संशोधन पर संबंधित उपयोगकर्ताओं के साथ सामान्य परामर्श प्रक्रिया का अनुपालन किया गया।
- 5. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित मुख्य संशोधन संक्षेप में नीचे प्रस्तृत किए गए हैं:
 - (क). 20,000 जीआरटी तक के जहाजों के लिए पायलट और वर्थ किराया शुल्क में पत्तकन ने 01 जनवरी 2020 से 10% की कटौती का प्रस्ताव दिया है।
 - (ख). तेल, मवेशी चारा, मक्का और फ्लाई ऐश जैसे कुछ कार्गो के लिए अलग घाट दर प्रस्तावित है, वर्तमान में इन कार्गो मदों के लिए घाट दर संबंधित श्रेणी में "अन्य कार्गो" के अंतर्गत आती है।
 - (ग). लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ द्वारा वाहन का प्रहस्तन आरओआरओ ऑपरेशन से अलग है और इसे लिफ्ट/ऑन ऑफ करके वाहन के प्रहस्तन के लिए मशीनरी की घाट दर चार्ज किए जाने का प्रस्तावित है।
 - (घ). मौजूदा श्रम लेवी को घाट के साथ विलय करने का प्रस्ताव है। तरल कार्गो और कंटेनरीकृत कार्गो को छोड़कर सभी कार्गो के लिए विलय समान रूप से प्रस्तावित है। प्रस्तावित संशोधन विलिंग में पारदर्शिता और कार्य-व्यापार करने में आसानी के लिए है।
 - (ङ). ग्रेब के लिए तीन अलग-अलग आकारों के लिए दर के अनुसार संशोधन-पूर्व एसओआर के अनुरूप ग्रेब की एकल दर का प्रस्ताव किया गया है।
 - (च). एंकरेज फीस पर नोट्स में संशोधन का प्रस्ताव है।

- (छ). मौजूदा दरमान में एनसीबी-I के निष्पादन मानदंड निर्धारित नहीं हैं। यह देखते हुए कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा कोयले का प्रहस्तन एक तटीय अनलोडर और एक कन्वेयर के साथ किया जाता है, प्रति दिन 12500 मीट्रिक टन का निष्पारदन मानक प्रस्तावित है अर्थात एनसीबी-1 के लिए 25,000 प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन के उत्पादन का 50% जो दो तटीय क्रेनों और दो कन्वेयर सिस्टमों से संचालित होता है।
- (ज). पारदर्शिता और कार्य-व्यापार में सुगमता के लिए मौजूदा नोटों में कुछ संशोधन प्रस्तावित हैं.
- 6. परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी के दिनांक 07 अप्रैल 2020 के प्रस्ताव को संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों और बीओटी संचालकों को हमारे 02 जून 2020 के पत्र के तहत उनकी टिप्पणी की मांग का अनुरोध करते हुए भेज दिया गया था। हमें कुछ संबद्ध उपयोगकर्ताओं या उपयोगकर्ता संगठनों से टिप्पणियां मिली हैं। प्रत्येक टिप्पणी पर प्रतिक्रियात्मक जानकारी के लिए उसकी प्रति वीओसीपीटी को भेज दी गई थी। वीओसीपीटी ने 07 सितंबर 2020 और 29 सितंबर 2020 के अपने ईमेलों के तहत अपनी प्रतिक्रिया भेज दी थी।
- 7.1. इस मामले में वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से एक संयुक्त सुनवाई 18 अगस्त 2020 को आयोजित की गई। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक संक्षिप्त पॉवर प्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों ने अपना अपना पत्र प्रस्तुत किया।
- 7.2. संयुक्त सुनवाई में, आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लिमिटेड और सीपोर्ट लॉजिस्टिक्स प्रा. लिमिटेड का मुख्य मुद्दा यह था कि श्रम के विलय के साथ घाट के साथ प्रस्तावित घाट दर उच्च हो जाती है। उनका कहना है कि इससे उपयोगकर्ता उन वर्थों का उपयोग करने के लिए हतोत्साहित होंगे जहां वे एचएमसी का प्रयोग करते हैं और पत्तन से रियायती दर लागू करने अनुरोध किया है। संयुक्त सुनवाई में सहमित के अनुसार, 25 अगस्त 2020 के हमारे पत्र के तहत वीओसीपीटी से उनके (कंपिनयों के) अनुरोध की जांच करने और एक सप्ताह के भीतर अपनी प्रतिक्रिया प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।
- 7.3. संयुक्त सुनवाई में सहमित के अनुसार, इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) और दक्षिण पेट्रोकेमिकल इंडस्ट्रीज कॉर्पोरेशन (एसपीआईसीएल) को हमारे 25 अगस्त 2020 के पत्र के द्वारा आईओसीएल और एसपीआईसीएल के अनुरोध के आधार पर हमारे द्वारा प्रेषित पावर प्वाइंट प्रेजेंटेशन पर, 29 अगस्त 2020 तक अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन द्वारा किए गए पावर पॉइंट प्रेजेंटेशन पर आईओसीएल और एसपीआईसीएल से कोई टिप्पणी नहीं मिली है।
- 8. ऊपर उल्लिखित कार्रवाई के संदर्भ के साथ, वीओसीपीटी ने 29 सितंबर, 2020 को अपने ईमेल के द्वारा स्पष्ट किया कि पत्तन किसी भी आयातक को अपने माल को किसी विशेष वर्थ पर प्रहस्तन के लिए बाध्य नहीं कर सकते हैं और वास्तव में, आयातकर्ता उत्पादकता, लागत, चार्टर किराया इत्यादि विभिन्न कारकों के आधार पर विकल्पों का चयन कर सकते हैं। इसके अलावा, शुल्क के साथ लेवी के विलय के संबंध में, प्रस्ताव केवल प्रभार का विलय करने के लिए किया गया है ताकि विलिंग आसान और पारदर्शी हो और उपयोगकर्ताओं का इसमें कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव न हो।
- 9. इसके अलावा, वीओसीपीटी ने 22 सितंबर 2020 के अपने ईमेल में निम्न लिखित उल्लेख किया है कि :
 - (i). इस प्राधिकरण के आदेश सं.टीएएमपी/12/2009-विविध दिनांक 09 अप्रैल 2020 के पत्र पर विचार करते हुए जिसमें वर्ष 2020-21 के लिए महापत्तन न्यासों द्वारा दरमानों के संबंध में वार्षिक वृद्धि कारक 1.88% सूचंकांक सूचित किया गया था, पत्तन ने प्रशुल्क नीति, 2018 के तहत कोविड-19 महामारी की स्थिति के ध्यान में रखते हुए, 01 मई 2020 के बजाय केवल 01 अक्टूबर 2020 के प्रभाव से 1.88% की वृद्धि कारक को लागू करने का निर्णय लिया है।
 - (ii). पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 07 अप्रैल 2020 में उल्लेख किया है कि एसओआर संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क में 1.88% वृद्धि कारक पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि टीएएमपी से इंडेक्स की सूचना संशोधन के लिए पत्तन के प्रस्ताव को प्रस्तुत करने के बाद प्राप्त हुई थी। उपरोक्त के मद्देनजर, इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है एसओआर में इस आशोधन के लिए विचार करते समय प्रस्तावित प्रशुल्क पर 1.88% की वृद्धि कारक घटक सहित अनुमोदन प्रदान करें।
- 10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों और तर्कों का एक अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।
- 11. मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्र की गई समग्र जानकारी की के संदर्भ में, निम्न स्थिति उभरती है:
 - (i). इस प्राधिकरण ने दरमानों (स्केल ऑफ रेट्स) में सामान्य संशोधन के लिए वीओ चिदंबरनार पत्तन ट्रस्ट (वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के संदर्भ में दरमान और निष्पादन मानकों को मंजूरी देते हुए 10 अक्टूबर 2019 को एक आदेश संख्या

टीएएमपी/15/2019-बीओसीपीटी पारित किया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित निष्पादन मानकों के साथ संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में 22 अक्टूबर, 2019 को राजपत्र राजपत्र 363 पर अधिसूचित किया गया था। इसके बाद स्पीर्किंग आदेश को दिनांक 02 दिसंबर 2019 को राजपत्र संख्या 440 पर अधिसूचित किया गया। उक्त संशोधित एसओआर की वैधता 21 नवंबर 2022 तक है।

वीओसीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव, इस प्राधिकरण के दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के उक्त आदेश द्वारा अनुमोदित वीओसीपीटी के संशोधित एसओआर में संशोधन के लिए है।

- (ii). वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान को 21 नवंबर 2019 से लागू िकया है। पत्तन द्वारा दायर संशोधन का प्रस्ताव पत्तन उपयोगकर्ताओं से प्राप्त विभिन्न अभ्यावेदन मद्देनज़र िकया गया है। पत्तन ने कहा है िक संशोधन प्रस्ताव कार्य-त्र्यापार के अनुरोध पर आधारित है और ज्यादातर संशोधन मुख्य रूप से मौजूदा एसओआर में निर्धारित दरों में कमी के लिए हैं। वीओसीटीटी द्वारा उल्लेखित कारणों के साथ एसओआर के मौजूदा प्रावधान और प्रस्तावित संशोधन को आगामी पैराग्राफों में सारणीबद्ध किया गया है।
- (iii). (क). आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी प्रा. लिमिटेड ने कहा है कि एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा पर रू.50 प्रति मीट्रिक टन की लेवी पहले से अभी भी रू.1/ प्रति मीट्रिक टन से काफी अधिक है और जो एक वर्ष से अधिक की अविध से लागू थी। आईएमसीओएलए ने अपेक्षा की है कि वर्तमान संशोधन प्रस्ताव में 15/- रुपये मीट्रिक टन की प्रस्तावित कमी के बावजूद, कार्गों के प्राप्तकर्ता अभी भी पत्तन की अन्य वर्थों के लिए पोत लेना पसंद करेंगे जो पोतीय क्रेन द्वारा कार्गों का प्रहस्तन करते हैं। इससे उनकी दक्ष क्रेनें बेकार हो जाएंगी. आईएमसीओएलए ने उनके द्वारा जब पोत का निप्टान किया गया तो उनके द्वारा संचालित वर्थ नंबर 9 पर और आंशिक रूप से वर्थ सं. 3 और 4 पर कुल राशि के रूप में लागत की तुलना प्रस्तुत की है। आईआईएमसीकोला क्रेन कंपनी प्रा. लि. के अलावा, चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लिमिटेड और सीपोर्ट्स लॉजिस्टिक्स प्रा. लिमिटेड ने भी लेबर रेट के प्रस्तावित विलय पर आपत्ति जताई है। उक्त बीओटी संचालकों ने कहा है कि उक्त विलय से प्रस्तावित घाट की दर अधिक हो जाती है और इससे उपयोगकर्ताओं उन वर्थों का उपयोग करने के लिए हतोत्साहित होंगे जहां वे एचएमसी संचालित करते हैं। बीओटी ऑपरेटरों ने पत्तिन से रियायती दर लागू करने के लिए अनुरोध किया है। आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी प्रा. लिमिटेड, चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (पी) लिमिटेड और सीपत्त न लॉजिस्टिक्स प्रा. लि., द्वारा उठाई गई आपत्ति के मद्देनजर पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वे उनके अनुरोध की

इस संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अधिक कार्गो आकर्षित करने के लिए कार्य-व्यापार प्रचार के उपायों को प्रोत्साहित करने के लिए, 8 मई 2018 से प्रायोगिक आधार पर 9वीं वर्थ पर बोर्ड के अनुमोदन से 1 रूपया प्रति टन की दर वसूल की गई थी। हालांकि, 9 वीं बर्थ पर कार्गो प्रहस्तान संचालन में कोई सुधार दर्ज नहीं किया गया था, यहां तक कि रियायत और लेवी की दर 01 रुपया प्रति टन करते हुए भी । वीओसीपीटी ने औसतन आईएमसीओएलए के बयान को कि लेबी को पुन: 1 से बढ़ाकर 50 रुपये प्रति टन कर दिया गया है, गलत ठहराया है कि यह सही नहीं है क्योंकि दी गई रियायत अस्थायी आधार पर बाजार की जांच करने के लिए थी, और प्रशुल्क में इस तरह से कोई बदलाव नहीं हुआ था। इस प्राधिकरण द्वारा पत्तन ने उचित ठहराया है कि संशोधनपूर्व-एसओआर में लेवी की दर प्रति टन रु 69 थी , जिसे पिछले प्रशुल्क संशोधन में घटाकर 50 रुपये प्रति टन कर दिया गया था। हालांकि, पत्तन आमद-रफत को बढ़ाने के प्रयास कर रहा है, लेकिन आईएमसीओएलए सहित बीओटी ऑपरेटरों ने प्रशुल्क को कम करके रियायत बढ़ाने सहित यातायात को बढ़ाने का कोई प्रयास नहीं किया है। यदि आवश्यक हो, तो कार्गों को आकर्षित करने के लिए उपयुक्त छूट प्रदान करने सहित प्रयासों को लागू करके एचएमसी ऑपरेटर अपनी सुविधा के माध्यम से व्यावसायिक विकल्पों की तलाश करने की भी आवश्यकता है, ताकि एचएमसी का प्रयोग इष्टतम हो सके। न तो पत्तन, और न ही एचएमसी ऑपरेटर ने एक दूसरे को, किसी भी कार्गो की गारंटी दी है और पत्तन द्वारा आईएमसीओएलए के साथ किया गया समझौता वर्थ पर मैकेनाइज्ड प्रहस्तन सुविधा प्रदान करने और सेवाओं का लाभ उठाने के इच्छक उपयोगकर्ताओं द्वारा अपनी पसंद के अनुसार कार्य कर सकने के लिए है। बर्थ नं. 9 या पत्तन संचालित बर्थ से सेवाएं लेने की कोई बाध्यता नहीं है।

प्रशुक्क. नीति दिशानिर्देशों के अनुसार, पत्तन संशोधन चक्र से पहले पिछले तीन वर्षों के लिए औसत व्यय, और नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम वसूल कर सकता है 50/- रुपये प्रति लेवी का प्रस्ताव कार्गो प्रहस्तन डिवीजन में किए गए खर्च की वसूली के लिए है और इसे केवल प्राधिकरण के अनुमोदन पर अपनाया जा रहा है। चूंकि पत्तन को यह भी लगता है कि एकत्र की गई लेवी सीधे तौर पर किसी भी तरह से प्रत्येक वर्थ पर तैनात मजदूरों की संख्या से जुड़ी नहीं है, इसलिए पत्तन ने समेकित रुप में प्रति मीट्रिक टन 50 रुपये की एक समान दर से लेवी घटक को घाट भाड़ा के साथ आमेलित का प्रस्ताव दिया है और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुक्क में कोई बदलाव नहीं हुआ है।

इस प्रकार, प्रस्ताव केवल मौजूदा श्रम शुल्क को मौजूदा घाट भाड़ा दर दरों के साथ आमेलित करने का है ताकि बिल बनाने की प्रक्रिया अधिक आसान और पारदर्शी हो और कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव उपयोगकर्ताओं पर न पड़े। पत्तन ने आगे कहा है कि वर्तमान प्रस्ताव में भी, बर्थ नं. 9 पर 11.5 मीटर से अधिक ड्राफ्ट वाले पोतों के लिए एचएमसी के माध्यम से प्रहस्तित विदेशी माल के लिए रू.15/- और तटीय कार्गो के लिए किए जाने रू.06 की एक और कमी लागू करने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए,, प्रभावी रूप से, दर रू.50/ -पीएमटी से घटाकर रू.35/-पीएमटी कर दी गयी है। जहां तक आईएमसीओएलए द्वारा उठाए गए बिंदू का संबंध है, प्रस्तावित विलय पर पोत अन्य बर्थ पर चला जाएगा, इस बारे में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन किसी आयातक को किसी विशेष बर्थ पर अपने माल के प्रहस्तन के लिए मजबूर नहीं कर सकता है और वास्तव में, आयातक उत्पादकता, लागत, चार्टर किराया आदि विभिन्न कारकों के आधार पर विकल्प का चयन करेगा। पोत को पत्तन के अन्य उन बर्थों तक ले जाना के बारे में आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी लिमिटेड द्वारा लाये गये मामले के संबंध में, कि पोत पर कार्गो का पोतीय केन द्वारा प्रहस्तन करने हैं और एचएमसी केनें बेकार हो जाएगी, यह एक परिचालन मामला है और इस समस्या का समाधान पत्तन को ही करना होगा। इस प्राधिकरण के समक्ष पत्तन का प्रस्ताव यह है कि मौजदा घाट दर और श्रमिकों की तैनाती के लिए लेबी जो दो अलग-अलग अनुसूची में निर्धारित हैं, को आमेलित कर दिया जाए। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि चूंकि प्रस्ताव केवल मौजूदा दो दरों के विलय के लिए है यानी श्रमिक दर के साथ लेवी, इसमें किसी भी वित्तीय निहितार्थ की परिकल्पना नहीं की गई है। वास्तव में, वर्तमान प्रस्ताव में, पत्तन ने बर्थ नंबर 9 पर एचएमसी के माध्यम से कार्गों के प्रहस्तन के लिए 11.5 मीटर से अधिक ड्राफ्ट की ज़रुरत वाले पोतों के लिए विदेशी कार्गों के लिए रू.15/- और तटीय कार्गों के लिए रू.6/- की रियायत देने वाले नोट का प्रस्ताव किया है। उपर्युक्त स्पष्टीकरण के आधार पर और यह भी मानते हुए कि प्रस्ताव पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित है, यह प्राधिकरण तरल और कंटेनरीकृत कार्गो को छोड़कर सभी कार्गो के लिए श्रमिक दर के साथ घाट दर के विलय के लिए पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित मंजूरी देता है।

- (ख). आईएमसीओएलए द्वारा उठाया गया एक अन्य बिंदु यह है कि पत्तन ने अपने संचालन के लिए कोई श्रमिक तैनात नहीं किये गए हैं और न ही किसी श्रमिक की आवश्यकता है, क्योंकि अत्यधिक परिष्कृत मोबाइल हार्बर क्रेन का उपयोग हॉपर के माध्यम से कार्गो का कन्वेयर बेल्ट पर निर्वहन करने के लिए किया जाता है। आईएमसीओएलए ने शिकायत की है कि हालांकि प्रत्येक क्रेन के लिए पत्तन के एक संचालन कार्य को देखने के लिए श्रमिक(लेबर-वर्कर) की तैनाती के लिए सहमित हो गयी है परंतु वह अपने कार्यों को पूरा करने के लिए वह कभी मौजूद नहीं होता है। इस संबंध में वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि कोई भी नोशनल तैनाती नहीं है और यह तैनाती एनआईटी अवार्ड के अनुसार की गई है। प्रत्येक एचएमसी के लिए एक सिग्नल मैन तैनात है। पोस्ट किए गए कर्मचारी ड्यूटी पर आ रहे हैं और एचएमसी में सिग्नल मैन की अनुपलब्धता पर कोई रिपोर्ट उपलब्ध नहीं है। यह उल्लेख किया जाता है कि पत्तन यह सुनिश्चित करे कि प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.4 के अनुसार किसी श्रमिक और अन्य समतुल्य नोशनल शुल्क की कोई अनुमित नहीं है।
- (ग). जैसा कि माना जाता है, 2005 के प्रशुक्क दिशानिर्देशों के अनुसार पीपीपी ऑपरेटर से प्राप्त रॉयल्टी का उपयोग अतिरिक्त श्रमिकों की लागत को पूरा करने के लिए किया जाना चाहिए और तदुनसार और उसके अनुसार, से अर्जित राजस्व का हिस्सा कार्गो प्रहस्तहन लेबर पूल, के प्रति एक स्वचालित अंशदान होगा। वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि रू.50/- प्रति टन की लेवी, प्रशुक्क नीति दिशानिर्देशों के अनुसार परिचालन व्यय और प्रतिफल को पूरा करने के लिए एसओआर के अनुसार प्रशुक्क की वसूली के लिए है। बीओटी ऑपरेटरों की कमाई पर रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का भगतान संबंधित रियायत समझौते के तहत नियंत्रित होता है।
- (घ). आईएमसीओएलए द्वारा उठाया गया एक अन्य बिंदु यह है कि पत्तन, पोत से संबंधित शुल्क में लेबर लेबी जोड़ सकता है; जिससे पोत के एजेंट माल ढुलाई में वृद्धि कर देंगे और उपयोगकर्ता से वसूली करेंगे। पत्तन पर असर नहीं पड़ेगा। लेबर लेबी कार्गो प्रहस्तन सेबा से संबंधित शुल्क है। आईएमसीओएलए का तर्क यह है कि इस बोझ को पोत से संबंधित शुल्कों में जोड़कर पोत की ओर स्थानांतरित कर दिया जाए, यह विचार अच्छा नहीं है।
- (ङ). मैं0.आईएमसीओएलए द्वारा उठाए गए बिंदु के संबंध में कि प्राधिकरण प्रशुल्कअ की गणना के लिए परियोजना लागत में उनकी तीसरी केन कैपेक्स लागत नहीं जोड़ी गई है, यह उल्लेख प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं.टीएएमपी/16/2020-टीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2020 के तहत अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्कद पीपीपी मोड पर यांत्रिक प्रहस्त्व उपकरण यानी एचएमसी क्रेन के संचालन के लिए वीओसीपीटी के प्रस्ताव पर आधारित है। इस प्रकार निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क अधिकतम निर्धारित क्षमता, पत्तन द्वारा अनुमानित एक एचएमसी की इष्टतम क्षमता, पूंजीगत लागत और परिचालन लागत के संदर्भ में निर्धारित है। पत्तन ने अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर, परियोजना के लिए बोलियां आमंत्रित की होंगी और परियोजना आईएमसीओएल को सौंपी गया होगा। क्रेन की तैनाती की संख्या पत्तन के डोमेन के अंतर्गत आती है। जहां तक प्रशुल्क का सवाल है, तो मूल प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत अपफ्रंट प्रशुल्क उसी आधार पर लागू होगा, जिसके आधार पर परियोजना सौंपी जाती है।
- (च). तूतीकोरिन शिप एजेंट्स एसोसिएशन (जीएसएए) ने वीओसीपीटी से अनुरोध किया है कि 20,000 जीआरटी से नीचे के जहाजों के लिए पत्तन देयताओं पर 10% छट भी प्रदान की जाए। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि

भारत का राजपत्र : असाधारण

पत्तन ने पायलट शुल्क और बर्थ भाड़े की पहली स्लैब में 10% की कटौती का प्रस्ताव किया है क्योंकि पिछले संशोधन के दौरान कुछ स्लैबों के विलय के मद्देनजर बर्थ भाड़े में और कम जीआरटी वाले पोतों प्रशुल्क पर काफी प्रभाव पड़ा था। इसलिए, कार्य-व्यापार के प्रतिनिधित्व के आधार पर, पत्तन ने 20000 जीआरटी तक के स्लैब के लिए पायलटेज और बर्थ भाड़े में 10% की कमी का प्रस्ताव किया है। जैसा कि वीओसीपीटी ने कहा है स्लैब प्रणाली में पत्तन देयताएं नहीं हैं। यह एकल दर है। इसलिए पायलट और बर्थ भाड़े में कमी देने वात और कारण, पत्तन देयताओं के लिए लागु नहीं होती है।

- (iv). इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 के तहत अनुमोदित संशोधित एसओआर के संदर्भ में, वीओसीपीटी ने कार्य-व्यापारियों के अनुरोध के आधार पर अपने मौजूदा अनुमोदित एसओआर में लिए कुछ संशोधन/आशोधनों पर विचार करने का अनुरोध किया है। वीओसीपीटी द्वारा उल्लेखित बिंदु 10 अक्टूबर 2019 के प्रशुल्क ऑर्डर से संबंधित अंश, और हमारे विश्लेषणानुसार अनुलग्नक 1 में क्रमवार दिए गए हैं। विस्तृत विश्लेषण के आधार पर, वीओसीपीटी द्वारा अनुशंसित संशोधनों को उक्त अनुवंध में अनुमोदित किया गया है।
- (v). वीओसीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव वीओसीपीटी के सामान्य दरमान में संशोधन के लिए है। उक्त प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने टीएएनजीईडीसीओ द्वारा एनसीबी-। पर कोयला प्रहस्तन के लिए 12,500 मीट्रिक टन/प्रति दिन का निष्पादन मानदंड तय करने का प्रस्ताव दिया है, जिसमें कहा गया है कि एनसीबी-। के लिए निष्पादन मानदंड इस प्राधिकरण द्वारा पिछले सामान्य संशोधन में अनुमोदित नहीं है, जिसमें कहा गया है कि यह एक कैप्टिव वर्थ है।

वीओसीपीटी ने कहा है कि एनसीवी-। पर एनटीपीएल के लिए निष्पा्दन मानक 25,000 मीट्रिक टन प्रति दिन तय किया गया है, जिसमें दो तटीय अनलोडर्स और दो कन्वेयर सिस्टमों का उपयोग किया जा रहा है। वर्तमान में, टीएएनजीईडीसीओ के पोतों का प्रहस्तन एनसीवी-। में किया जा रहा है जो एनएलसी तिमलनाडु पावर लिमिटेड (एनटीपीएल) की एक कैप्टिव सुविधा है। जहाजों, एनसीवी-। को बंदी उपयोगकर्ता के अलावा, यदि कोई हो, के लिए निष्पादन मानक निर्धारित किया जाना है और तदनुसार, एनसीवी-। पर टीएएनजीईडीसीओ पोत के लिए निष्पासदन मानक तय करने का प्रस्ताव है, क्योंकि टीएएनजीईडीसीओ कैप्टिव उपयोगकर्ता नहीं है और केवल एनसीवी-। की अन्य उपयोगकर्ता श्रेणी के अंतर्गत आता है। इसलिए, पत्तकन ने इस मद की मंजूरी मांगी है। यह देखते हुए कि टीएएनजीईडीसीओ एक तटीय अनलोडर और एक कन्वेयर सिस्टम द्वारा कोयले का प्रहस्तन कर रहा है, प्रति दिन 12,500 मीट्रिक टन का निष्पा्दन मानक प्रस्तावित है यानी प्रति दिन 25,000 मीट्रिक टन का 50%।

सबसे पहले, वीओसीपीटी द्वारा उठाया गया बिंदु कि एनसीबी-। पर एनटीपीएल के लिए निष्पादन मानक 25,000 मीट्रिक टन प्रतिदिन तय किया गया वास्तव में सही नहीं है। जैसा कि हमारे ऑर्डर नंबर टीएएमपी/53/2018-वीओसीपीटी दिनांक 18 जनवरी 2019 के पैरा 10(iv)(ज), में उल्लेमखित है, इस प्राधिकरण ने कारणों का उल्लेख किया है कि यह एनसीबी-। पर पत्तन द्वारा 25,000 टन के निष्पादन मानदंडों को अलग से अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है क्योंमिक वीओसीपीटी द्वारा उक्त वर्थ एनटीपीएल को दी हुई है, जिसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए इस प्राधिकरण ने 2008 के आदेश क्रमांक / 29/2014-वीओसीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के तहत संदर्भ प्रशुल्क को मंजूरी दी है। और अनुमोदित दर डब्ल्यूपीआई के 60% पर वार्षिक सूचकांक के अध्यधीन है। संवंधित ऑपरेटर उक्त प्रासंगिक आदेश में निर्धारित निष्पादन स्तर अनुसार अभिशासित किया जाएगा।

अब वीओसीपीटी ने टीएएनजीईडीसीओ के एनसीबी-I में प्रहस्तित कार्गों के लिए यह कहते हुए निष्पादन मानदण्ड को मंजूरी देने की मांग की है कि यह कैप्टिव कार्गो नहीं बल्कि अन्य कार्गो है।

इस संबंध में, यह बताना प्रासंगिक है प्राधिकरण ने एनसीबी-। वर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्कि के निर्धारण से संबंधित ऑर्डर सं. टीएएमपी/29/2014-वीओसीपीटी में यह दिनांक 15 जनवरी 2016 में वर्थ किराया और कार्गो प्रहस्तन प्रभार का अनुमोदन कर दिया है। उक्त आदेश के पैरा 15 (xvii) (ग) के अनुसार, अन्य कार्गो के लिए वर्थ किराया शुल्क लागू है। बीओटी / कैप्टिव वर्थ पर सेवाएं उक्त ऑपरेटर द्वारा प्रदान की जानी चाहिए, जो उनके संबंधित वर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में विचार किए गए प्रहस्तसन मानदंड द्वारा अभिशासित हो, और यह कि अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क एक अधिकतन सीमा स्तरीय दर है। ऐसा होने पर, जब ऑपरेटर द्वारा उक्त प्रशुल्क ऑर्डर के अनुसार वर्थ भाड़ा लगाया जाता है, तो यह पता नहीं चलता है कि के लिए अलग-अलग निष्पादन मानदंड 12,500 मीट्रिक टन/प्रतिदिन के हिसाब से वीओसीपीटी के दरमान में दंडित वर्थ किराए कैसे निर्धारित किए जा सकते हैं क्यों कि उक्त वर्थ को वीओसीपीटी द्वारा एनटीपीएल को दी हुई है, जिसके लिए इस प्राधिकरण ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार आदेश सं. टीएएमपी/29/2014-वीओसीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के तहत प्रशुल्क निर्धारत किया है जो डब्ल्यूपीआई के वार्षिक 60% सूचकांकन के अध्यधीन है। उपरोक्त स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित एसओआर में अपने एसओआर को मंजूरी देने की स्थिति में नहीं है।

- (vi). पत्तन ने इस प्रस्ताव के प्रसंस्करण के दौरान जो संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, वह इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वर्ष 2020-21 के लिए लागू 1.88% वृद्धि कारक घटक पर विचार किए बिना प्रस्तुत किया है, जो कोविद 19 को देखते हुए 1 अक्टूबर 2020 से लागू किया गया है। इसलिए, वीओसीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है कि वह वर्तमान प्रस्ताव वर्ष 2020-21 के लिए प्रशुल्क दर को 1.88% के लागू इंडेक्सेशन फैक्टर द्वारा अनुक्रमित करने के बाद में निर्धारित किया जाए। इस संबंध में यह बताना प्रासंगिक है कि वार्षिक इंडेक्सेशन का 1.2 पर सामान्य नियम और शर्तों के तहत नोट (xxi) में पहले से ही उल्लेखित किया गया है। पत्तन को इंडेक्सेशन फैक्टर के संबंध में दरमान में संबंधित नोट द्वारा अभिशासित किया जाता है, और इसलिए प्राधिकरण द्वारा इंडेक्स दर निर्धारित करना आवश्यक नहीं है। पत्तन इस संशोधन प्रस्ताव में अनुमोदित दरों को लागू करने से पहले लागू सूचकांक कारक को लागू कर सकता है।
- (vii). इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू हो जाएंगी। चूंकि अनुमोदित संशोधन वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर का हिस्सा बनेंगे, इसलिए अनुमोदित संशोधनों की वैधता वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता के अनुसार होगी।
- 12.1. परिणामत: और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और सामूहिक सोच-विचार के आधार पर, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधनों को अनुलग्नक-II के रूप में वीओसीपीटी के मौजूदा दरमान में संशोधन /प्रविष्टि/आशोधन/प्रतिस्थापन के साथ अनुमोदित किया जाता है।
- 12.2. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधन भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे। वीओसीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता तक अनुमोदित दर में संशोधन मान्य रहेगा।
- 12.3. वीओसीपीटी को मौजूदा एसओआर में संशोधन करने के लिए निर्देशित किया जाता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./411/2020-21]

अनुलग्नक I

वीओसीपीटी द्वारा किए गए आशोधनों/संशोधनों के सारांश, प्रशुल्क आदेश सं.टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 के प्रासंगिक उद्धरण और हमारे विश्लेषण का तुलनात्मक अध्ययन नीचे दिया गया है

अप्रकास संवर्भ अप्रमान-2019/15/बीबोसीपीटी दिनांक 10 मार्च 2019 द्वारा अनुमीरित मीजूदा एसबोबार में निघारित अप्रमान के लिए है वर प्रति जीबारटी तटीय पोत पोत पात के लिए है वर प्रति जीबारटी तटीय पोत पोत पात के लिए मंगोप्रपार्थ के लिए मंगोप्रपार के लिए मंगोप्रपार्थ के लिए मंगोप्रप																
24.1 क्रम पोत का आकार तटीय पोत पोत	े पर वीओसीपीटी द्वारा दिए गए संशोधनों के	टिप्पणियों पर वीओसीपीटी द्वारा दिए गए संशोधनों के	तहत प्रस्तावित			वीओसी 	मार्च 2019 द्वारा	क्रमांक-2019/15/वीओसीपीटी दिनांक 10 मार्च 2019 द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में निर्धारित								
क्रम सं. पोत का आकार पोत (रू) (अमेरिकी \$) 1 0 से 20,000 13.47 0.5162 पात का आकार पोत	पायलटेज और बर्थ किराया पिछली बार प्रशुल्क नीति, 2018 के तह त	पायलटेज और बर्थ किराया	विदेशगामी	तटीय		क्रम			लिए है	र जोन 'क' के	2.2.1.					
सं. पात का आकार पोत विदश्रगामी पात (रू) (अमेरिकी \$) 1 0 से 20,000 जीआरटी जीआरटी 13.47 0.5162 कम पोत का अकार दर प्रति जीआरटी कम पोत का अकार दर प्रति जीआरटी कम पोत का अकार दर प्रति जीआरटी कम पोत का अकार विदेशगामी पोत पोत (रू) (क्) (अमेरिकी \$) 0 से 1 20,000 जीआरटी (क्) 1 20,000 जीआरटी (क) 1 20,000 जीआरटी 0.1932 0.0075 1 0 से 20,000 जीआरटी 0.1739 0.0068 1 0 से 20,000 जीआरटी 0.1739 0.0068 1 0 से 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब का स्ताइडिंग करमाने पर प्रस्ताब किया एमओआर से ने वार पिछले संशोधन में 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एमओआर में शामिल किया गया था। अरे से का यह पर्मांक स्ताव किया पर्ता में से शोधन में 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एमओआर में से 1000 पर में कि का यह पर में से 1000 पर में किया गया था। अरे पर में कि का यह पर में में से 1000 पर में कि का यह पर में से 1000 पर में कि का यह पर में से 1000 पर में कि का यह पर में से 1000 पर में कि किया गया था। विदेश माने कि किया गया था। यह के किया पर में कि किया गया था। विदेश माने कि किया गया था। विदेश माने किया में में से 1000 पर में कि किया गया था। विदेश माने किया में में से 1000 पर में कि किया गया था। विदेश माने किया में में से 20,000 जीआर टी तक का एक और स्लैब के विदेश माने किया में में में से 1000 पर में कि किया में में में में में से 1000 पर में कि किया में में में में में कि किया में	मिरिकी \$) एसओआर की छह विरुद्ध, गया है जो एक अधिकतम मीमा स्वरीय	एसओआर की छह विरुद्ध,			पातकाआकार				,	क्रम						
24.1 1	0.4646 स्लैबो के टीएएमपी के दर है। मेजर पत्तन ट्रस्ट्स में पहले से ही कार्यात्मक दिशानिर्देशों के कम दर वसल करने की सविधा है। इस	कार्यात्मक दिशानिर्देशों के	0.4646	12.12		1			पोतकाआकार							
24.1 A	प्रस्ताव दिया गया था। एसओआर में निर्धारित है।	प्रस्ताव दिया गया था।			11/3/1/591		0.5162			1						
24.1 कम पोत का आकार तटीय पोत विदेशगामी पोत एक) (अमेरिकी \$) 0 से 1 20,000 0.1932 0.0075 जीआरटी 1 जीआरटी	जीआरटी तक के पांच महेनजर मौजूदा पायलटेज शुल्क और बर्थ	जीआरटी तक के पांच				1	L		आजारज							
सं. अवश्य (रू) (अमेरिकी \$) 0 से 1 20,000 0.1932 0.0075 जीआरटी 1 0 से 20,000 0.1739 0.0068 1 0 से 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर के बार में 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 40,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 40,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 40,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 40,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 40,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 40,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 41,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में 41,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर के किए दर्श को के लिए दर्श के लिए	विदेशगामी दिया गया था, और उसके 20000 जीआरटी में 10% की कमी का	दिया गया था, और उसके	विदेशगामी		मोत का भाकार	1 1 1	विदेशगामी				24.1					
0 से 1 20,000 0.1932 0.0075 विचार-विमर्श के बाद, विचार-विमर्श के बाद, विचार-विमर्श के बाद, पिछले संशोधन में 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में शामिल किया गया था। इसके वाद, पिछले संशोधन में 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में शामिल किया गया था। अहे निज का सहेनजर प्रकार में शामिल किया गया था। अहे निज का से सीधन के लिए दरें किया गया था। महे के लिए दरें किया गया था। महे के लिए दरें	अमेरिकी \$) और स्लैब का स्लाइडिंग प्रस्ताव किया हा इसालए, प्रस्तावत दरा	और स्लैब का स्लाइडिंग			ना () असे जाअस			(₤)		н.						
पिछले संशोधन में किवड 19 की र्वा 20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एसओआर में शामिल किया गया था और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। मद के लिए दर	0.0068 यथा था। इसके बाद, लिए वार्षिक सूचकांकन फैक्टर 01 मई	गया था। इसके बाद,	0.0068	0.1739		1	0.0075	0.1932	- "	1						
20,000 जीआरटी तक का एक और स्लैब एमओआर में शामिल किया गया था और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। म र के लिए दर	पिछले संशोधन में कोविड 19 की स्थिति के कारण 1 अक्तबर	पिछले संशोधन में	•						जीआरटी							
और प्राधिकरण द्वारा संशोधन के लिए अनुमोदित किया गया था। मद के लिए दर	एक और स्लैब एसओआर मद्देनजर पत्तन ने सूचकांकित दर के लिए	एक और स्लैब एसओआर														
	और प्राधिकरण द्वारा संशोधन के लिए मांगी गई प्रत्येक प्रशुल्क	और प्राधिकरण द्वारा														
	एसबोआर के कार्यान्वयन बजाय, यह उल्लेख करना उचित है कि यहां	एसंबोबार के कार्यान्वयन														
आधार पर प्रशुल्क को कम में निर्धारित नोट	आधार पर प्रशुल्क को कम में निर्धारित नोट के अनुसार लागू होने वाले	आधार पर प्रशुल्क को कम														
प्रस्तुत किया है कि पायलट पस्तन, ऊपर	प्रस्तुत किया है कि पायलट पत्तन, ऊपर उल्लेखित कारणों से	प्रस्तुत किया है कि पायलट														
	1 Haddon Ben 1 Succes 7070 Hold															
	20,000 से कम के द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम सीमा जीआरटी वाले पोत स्तरीय है।	जीआरटी वाले पोत														

			उक्त मुद्दे को संबोधित करने के लिए, पत्तन ने मौजूदा पायलट शुल्क और वर्ष किराया शुल्क में 20,000 जीआरदी तक के स्लैब के संबंध में 10% कटौती का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने अपने बोर्ड की मंजूरी के साथ कम दर को 01 जनवरी 2020 से प्रभावी कर दिया है।	इसके अलावा, वीओसीपीटी ने स्चित किया है कि पत्तन 01 जनवरी 2020 से प्रशुल्क कम दर पर वस्ल कर रहा है और वीओसीपीटी के बीड के अनुमोदन से 01 जनवरी 2020 से मंजूरी मांगी है। जहां तक प्रस्तावित कटौती के लिए 1 जनवरी 2020 से मंजूरी मांगने का संबंध है, इस प्राधिकरण की ऐसी कोई स्वीकृति प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि पत्तन में ऐसा करने की छूट है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, राजस्व में रू.32.04 करोड़ का अंतर था जो पत्तन द्वारा अनुमानित राजस्व स्तर पर विना वस्ल किए रह गया था। प्रस्तावित कमी से इस अंतर के बढ़ जाने की संभावना है। चूंकि प्रस्ताव कारोबार के लाभ पहुंचाने के लिए है और इसे इसके बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है, इसलिए इसे भावी रूप से अनुमोदित किया गया है।
2.2.3	नोटः एक स्थानांतरण प्रभार निशुल्क है। एक से अधिक स्थानांतरण शुल्क के लिए, उपरोक्त दरें लागू हैं।	नोट: (i) कार्गो ऑपरेशन के दौरान एक स्थानांतरण निशुल्क है यानी शुरू होने के बाद और कार्गो ऑपरेशन पूरा होने से पहले। (ii) जब भी स्थानांतरण संबंधित पोत मास्टर/शिप एजेंट से अनुरोध किया जाता है तो एक से अधिक स्थानांतरण उपरोक्त दरों के अनुसार प्रभार्य है।	स्पष्ट किया जाता है कि कार्गों के अलावा अन्य कार्यों जैसे बंकरिंग और पोत की मरम्मत आदि के लिए नि:शुल्क स्थानांतरण लागू नहीं है।	पत्तन द्वारा व्यक्त कारणों और क्योंकि प्रस्तावित संशोधन स्पष्टात्मकता प्रकृति का है और इसे वीओसीपीटी के न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है
2.2.3 नोट 3 (i).(ङ)	" गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को वीओसी घाट में स्था नांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्ट से निचले ड्राफ्ट में स्थानांतरित करने के लिए वर्षातें निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य् पोत प्रतीक्षा न कर रहा हो, को भी "पोत की सुविधा के लिए स्था नांतरण". माना जाएगा	"गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को सभी बर्थों में स्थानांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्टसे निचले ड्राफ्टमें स्थानांतरित करने के लिए वथरों निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य पोत प्रतीक्षा न कर हा होए को भी "पोत की सुविधा के लिए स्थानांतरण". माना जाएगा	स्पष्टता प्रदान करने के लिए कि यह स्थिति सभी बर्थों पर लागू होगी न कि विशिष्ट वर्थों के लिए।	वीओसी घाट पर गहरे झाफट वर्थ से कम झाफट वालं वर्थों पर पोतों का स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए मानने संबंधी नोट सभी वर्थों के लिए लागू किए जाने का प्रस्ताव है ताकि यह स्पष्ट रहे कि यह शर्त सभी वर्थों के लिए लागू होती है न कि निर्दिग्ट वर्थों के लए। उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में और उल्लेखित कारणों से प्रस्तावित संशोधनआशोधन का / अनुमोदन किया गया है
2.4.2	नोट - 7: कोई भी पोत जो बर्थ खाली करने के लिए डिप्टी कंजरेंटर / ट्रैफिक मैंनेजर द्वारा दिए गए समय की समाप्ति के बाद किसी भी बर्थ पर कब्जा जारी रखता है, निम्न दरों पर अतिरिक्त बर्थ किराया शुल्क का भुगतान करेगा: - (i) . पहले दो दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए बर्थ किराए के शुल्क का चार गुना। (ii). तीसरे दिन और आगे के दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए बर्थ किराए के शुल्क का छह गुना। (iii), अतिरिक्त वर्थ किराया शुल्क अनुसूची के तहत सामान्य बर्थ किराया शुल्क के अलावा देय होगा।	इस नोट को अनुसूची 2.4.1 (वर्ष किराया शुल्क की अनुसूची) और 2.4.2 (अन्य पोतों के लिए वर्ष किराया शुल्क की अनुसूची) के लिए सामान्य नोट के रूप में लाने का प्रस्ताव दिया।	चूंकि यह स्थिति वर्ष किराया शुल्क से संबंधित एक सामान्य स्थिति है और केवल मछली पकड़ने के पोतों पर लागू नहीं है, इसलिए इसे वर्ष किराया अनुसूची 2.4 के सामान्य नोट के रूप में लाये जाने का प्रस्ताव है।	पत्तन द्वारा उललेखित कारणों से प्रस्तावित आशोधन को वर्ष किराया अनुसूची 2.4 (सभी के लिए) के एक सामान्य नोट के रुप में उल्लेख करने के लिए अनुमोदन किया गया हैं।
2.4 [2.4.2 के बाद नोट 3.]	एनसीबी-1 वर्थ के लिए निष्पादन मानदंड टीएएमपी द्वारा यह उल्लेख करते हुए अनुमोदित नहीं किया गया है कि एनसीबी- 1, मैसर्स एनटीपीएल द्वारा संचालित एक कैप्टिव वर्थ है।	टीएएमपी से अनुरोध किया जाता है कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा कोयले के प्रहस्तन के लिए 12,500 मी.टन / प्रति दिन की दर से एनसीबी-I के लिए निष्पादन मानरेड तय किये जाएं।	एनसीवी-1 के निष्पादन मानकों को प्राधिकरण् द्वारा यह उल्लेख करते हुए अनुमोदित नहीं किया गया है कि यह ण्क कैस्टिव वर्थ है। यह मानते हुए कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा एक तटीय अनलोडर और एक कन्वेयर सिस्टम द्वारा कीयले का प्रति दिन 12,500 मीट्रिक टन प्रहस्तन निष्पादन मानक प्रस्तावित है। दूसरी ओर एनटीपीएल द्वारा एनसीवी के लिए 25,000 मीट्रिक टन प्रति दिन तय किया गया था, जिसमें दो किनारे अनलोडर और दो कन्वेयर सिस्टम का उपयोग किया जा रहा है। इसलिए, प्रति दिन 25,000 मीट्रिक टन का 50% प्रस्तावित कियागया है। इसके बाद, बीओसीपीटी ने 12 अक्ट्रबर 2020 के अपने ईमेल के द्वारा और आगे स्पष्ट किया कि वर्तमान में टीएएनजीईडीसीओ के पोतों को एनसीवी-1 में प्रहस्तित जा रहा है जो कि मेससं एनटीपीएल (एनसीबी-1) की एक	विश्लेषण में विस्तार से उल्लेखित कारणों से टीएएनजीईडीसीओ द्वारा 12,500 मीट्रिक टन प्रति दिन कोयले के प्रहस्तन के लिए एनसीवी-। के लिए निष्पादन मानदंड निश्चित करने के प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया गया है।

2.4	इल्मेनाइट्में निष्पादन मानदंडों के तहत क्रम सं 5 .पर	वही 'इल्सेनाइट) निर्यात(' के अनुरुप हो सकता है।	कैप्टिय सुविधा है। पोत, यदि कोई हो, एनसीबी-। पर कैप्टिय उपयोगकर्ता के अलावा, किसी अन्स पोत का प्रहस्तन किया जाता है तो उसके निष्पादन मानदंड निर्धारित किए जाने हैं और तदनुसार, यह एनसीबी-। पर टीएएनजीईडीसीओ के पोत के लिए निष्पादन मानदंड तय करने का प्रस्ताय है, क्योंकि टीएएनजीईडीसीओ कैप्टिय उपयोगकर्ता नहीं हैं और एनसीबी-। की अन्य उपयोगकर्ता श्रेणी के अंतर्गत आता है। इसलिए बंदरगाह ने प्रस्तावित संशोधन को मंजूरी देने का प्रस्ताव किया है	पत्तन ने इसे और अधिक व्याख्यात्मक
[2.4.2 के पश्चात नोट 3]	उल्लेखित है		के मानदंड अलग से क्रम सं. 26 पर उपलब्ध हैं।	बनाने के लिए 'निर्यात' शब्द को जोड़ने का प्रस्ताव किया है ताकि अनुसूची 2.4.2 के बाद नोट-3 के तहत कम सं. 26 पर इल्पेनाइट (आयात) के लिए निष्पादन मानक अलग से निर्धारित किए गए हैं। पत्तन द्वारा उल्लेखित कारणों से प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।
2.5.1. (電) [市] (電) [市] (電) (電) (電) (電) (で) (で)	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत आज शाम 6 बजे पहुंचता है और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 18.00 घंटे (6.00घंटे + 12.00 घंटे) तक तैयार नहीं है, इस पर कोई एंकरेज दंडात्मक प्रभार नहीं होगा क्योंकि यह 12.00 घंटे की अनुमत्त अबिध सीमा के अंदर है। (ख). वैसे ही मामले में, यिर पोत 20.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन बर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात निशुल्क प्रतीक्षा अबिध के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अबिध के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क, खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). वैसे ही मामले में, यिर वर्थ केवल 22.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.01 घंटे के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (22वें से 23वें घंटे) के लिए प्रशुल्क) 2.5.1 (क)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत के मामले में जो आज सुबह 06 बजे (01-12-2019) पंहुचा है घंटे आ गए और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 06.00 बजे (03-12-2019) तक (06 घंटे + 48 घंटे) तक तैयार नहीं है, तब कोई दंडात्मक एंकरेज शुल्क नहीं लगेगा क्योंकि यह स्वीकार्य 48.00 घंटे की निःशुल्क अवधि के भीतर हैं। ख). बैसे ही मामले में , यदि पोत 50.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन वर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अविरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). बैसे ही मामले में , यदि वर्थ केवल 52.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 53.00 घंटे में तैयार होती है, तो पहले चार घंटे (48.00 घंटे + 52.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (48.00 घंटे + 52.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (क्य.00 घंटे + 52.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (क्य.00 घंटे + 53.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (क्य.00 घंटे + 53.00 घंटे में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (52 के से 53 के घंटे) के लिए प्रशुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू होता है। थेप एक घंटे (52 के से 53 के घंटे) के लिए प्रशुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है।	उदाहरणार्थ मामले में टीएएमपी ने, 48 घंटे के संशोधित निशुल्क घंटों के बजाय पिछले एसओआर(दरमान) में तरह 12.00 घंटे के निशुल्क एंकोरेज शुल्क का हवाला दिया है। इसलिए, उदाहरण में सुधार की आवश्यकता है। तदनुसार, आशोधन प्रस्तावित है। इसके बाद, वीशीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के ईमेल के माध्यम से स्पष्ट रूप से कहा है कि प्रस्तावित क्लॉज (ग) का संबंध है अनजाने में 2.5.1 (ख) के रूप में पड़ा जाए।	अनुसूची 2.5.1(क) में मौजूदा एसओआर में एंकरेज शुल्क निर्धारित है और 2.5.1 (ख) के अनुसार यदि वर्थ तैयार है परंतु पोत तैयार नहीं की स्थित के लिए एंकरेज प्रभार निर्धारित हैं। बीओसीपीटी के दरमानों में निर्धारित कथित उदाहरण पिछले प्रशुल्क मंशोधनके दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित रखा गया है। अनुसूची के तहत नोट 1 में निर्धारित किया गया है कि एंकरेज दरें एक समुचित खाली वर्थ के उपलब्ध होने पर पोत के एंकरेज समय से 48 घंटों की समाप्ति पर लागू हो जाएंगी तथापि, उसके नीचे दिया गया उदाहरण नोट 1 से अनुरुप नहीं है। बीओसीपीटी ने अ दरमानों में दिए गए उदाहरण नोट ने अनुरुप नहीं है। वीओसीपीटी ने अ दरमानों में दिए गए उदाहरण को आशीधित करने का प्रस्तव किया है जो वर्षिंग नीति 2016 के अनुसार नोट-1 के अनुरुप है। जिसमें एंकरेज शुल्क लगाने के लिए 48 घंटे की निशुल्क अवधि निर्धारित की गई है। इस कारण उदाहरण में प्रस्तावित संशोधनों का अनुनोदित किया गया है।
ਜੇਵ2.5	एंकरेज शुल्क नोट 1 और 2 (1) उपर्युक्त दरें पोत के एंकरेज समय से 48 घंटे समाप्त होने के पश्चात लागू की जाएंगी और जब उपर्युक्त वर्थ उपलब्ध होगी । (2) एंकरेज शुल्क वसूलने का समय ऐसे मामलों में वर्थ के उपलब्धत होने के समय से गिना जाएगा और जिसमें पोत के प्रतीक्षा समय के ओवर-लेपिंग 48 घंटों को शामिल नहीं किया जाएगा।	उपरोक्त दरें निम्नलिखित शर्तों के तहत 48 घंटे के बाद लागू होती हैं: (i). पोत तैयार, बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (क) के अनुसार लागू है (ii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू है (iii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार के अनुसार लागू है।	खंड 2.5.1 (ख) के समावेश से पहले पोत को एंकरेज शुल्क 2.5.1 (क) के द्वारा बढ़े हुए नए शामिल किए गए ऊपर और अधिक एंकरेज शुल्क 2.5.1 (क) का भुगतान तालिका 2.5.1 (क) के अनुसार करना होगा, चाहे वह पोत को आवंटित हो या उपयोगकर्ता द्वारा अधिकृत किया गया हो। तालिका 2.5.1 (ख) सम्मिलित किए जाने पर शेप शर्ते नयी शामिल की गई हैं और इसलिए स्पष्टता प्रवान करने के लिए शेप शर्तों नोट्स में आशोधन किया गया है।	पोत द्वारा उल्लेखित कारणों और यथा प्रस्ताव, नोट सपष्टता कार्य व्यापर की सुगमता और पारदर्शिता के लिए हैं अत: इन्हें अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

विदे

शी

75.0 75.0

105

192. 115.

42 45

114 114

14 14

19.5 11.7

63.5 38.1

138. 83.1

60 7

19.5 11.7

6 4

138 83.1

81.5 48.9

3 2

138 83 1

60 7

66.8 40.1

6 0

38.4 23.0

> 0 3

146 88.0

76 6

69.5 41.7

96 96

87.1 52.3

> 0 7

4

4

5

7 60

तटीय

105

99

क्रम सं.					(रुपयों	<u> </u>		↓	क्रम सं.				<u> </u>	र (रूपय
••		कार्गो	प्रभार		न क		त्र ख]	".		कार्गो	प्रभा र	क्षेत्र	य क
			की इकाई	विदे शी	तटी य	विदे शी	तटीय					इका	विदे	
1.	लिकि	वड बल्क (पी		- - (11	4	*11		1				र्इ	शी	तटीय
		डीजल तेल	1	75.	75.	_	Г	1	1.	लिवि	चड बल्क (पो	ओएल)	
	(i)		। कि.लि	01	01	-	_			(i)	डीजल तेल	1	75.0	75.0
				"	"							कि.	1	1
	(ii)	फर्नेस	1	10	10	-	-	1			फर्नेस	लि.		
		ऑयल	कि.लि	5.9	5.9					(ii)	फनस ऑयल	1	105.	105.
				9	9							कि. लि.	99	99
	(iii)	रसोई गैस	1	19	11	-	-	1		(iii)	रसोई गैस	1	192.	115.
	'		सीयूए	2.4	5.4					,		सीयू	42	45
			म	2	5							एम		
_	(iv)	नेफ्था	1	11	11	-	-	1		(iv)	नेफ्था	1	114.	114.
	` ′		कि.लि	4.1	4.1							कि. लि.	14	14
				4	4							191.		
_	(v)	पेट्रोलियम	1	74.	74.	-	-	#						
	''	कोक	मी.टन	36	36					(v)	अन्य	1	75.0	45.0
	(vi)	अन्य	1	75.	45.	19.	11.7	1		(*)	निर्दिष्ट	 कि.	1	2
	"	निर्दिष्ट	कि.लि	01	02	56	4				नहीं	लि.	'	
		नहीं						.	2.	लिवि	चड कार्गी			
2.		त्रडकार्गी						1		(i) ⁵	ास्टिक	1	63.5	38.1
	(i) व	ास्टिक स्रोक	1	63.	38.	-	-				सोडा लाइ	कि.	9	5
		सोडा लाइ	कि.लि	59	15					(")	a	लि.		ļ -
_	(ii)	तरल	1	13			_	1		(ii)	तरल अमोनिया	1 मी.	138.	83.1
	()	अमोनिया	मी.टन	8.6	83.		_					टन	60	7
				0.0	17					(iii)	इ का तेल	С	75.0	45.0
	GII)	ाड़ का तेल		75.	AE	19.	44.7	,		'		ВМ	1	2
	(iii)	13 44 (14)		01	45. 02	56	11.7 4			(iv)	फॉस्फोरि	1	420	02.4
	<i>c</i> >	फॉस्फोरि	1	_	02	56	4	H		`	क एसिड	मी.	138. 60	83.1
	(iv)	क एसिड	। मी.टन	13 8.6	83.	-	-					टन	60	<u> </u>
			111.01	0.6	17					(v)	गंधक का अम्ल	1	81.5	48.9
		गंधक का			40			1			M-CI	मी. टन	3	2
	(v)	गवनः नग अम्ल	1 मी.टन	81.	48. 92	-	-			(vi)	विनाइल	1		
		विनाइल		53	92		_	1		(**)	क्लोराइ	मी.	138	83.1
	(vi)	क्लोराइ	1 मी.टन	13	83.	-	-				ड्स	टन	60	7
		ड्स	111.01	8.6	17					(vii)	मोलेसेज	1	66.8	40.1
	(vii)	मोलेसेज	1	66.	40.	_	-	1				मी. टन	6	0
	(मी.टन	86	10	-	_			(viii)	स्लज	1	70.0	40.0
	(viii)	स्लज	1	76.	46.	38.	23.0	1		ľ	आयल	मी.	76.8 1	46.0 9
		आयल	मी.टन	81	09	40	3					टन	<u>'</u>	L.
_	(ix)	अन्य	1	14		-	_	1		(ix)	अन्य निर्दिष्ट	1	146.	88.0
	(,,,	निर्दिष्ट	सीयूए	6.7	88.						नहीं	सीयू एम	7	6
		नहीं	म	6	06			$ \ $	3.	ड्राई	। बल्क – कोयत			
3.	ड्राई ब	। ग्लक – कोयल	т					1		(i)	सभी प्रकार			
_	(i)	सभी प्रकार						1		_	के कोयले	<u> </u>		_
		के कोयले	 	_						(क)	(क). बैग / थोक में	1 _前 .	95.6	57.3
	(क)	(क). बैग / थोक में	1 मी.टन	45.	27.	19.	11.7	$ \ $			याक म लकड़ी का	मा. टन	6	9
		थाक म लकड़ी का	मा.दन	66	39	56	4	$ \ $			कोयला।			
		कोयला।		تــــــــــــــــــــــــــــــــــــــ	Ĺ	Ĺ	Ĺ]		(평)	(ख) सीमा	1		
	(평)	(ख) सीमा	1					$ \ $			शुल्क दस्तावेज	मी. टन		
		शुल्क	मी.टन					$ \ $			दस्तावज में वर्णित	C1		
		दस्तावेज में वर्णित						$ \ $			किसी भी			
		किसी भी						$ \ $			नाम से		111.	111.
				61.	61.			$ \ $			कोयला और थर्मल		96	96
		नाम से	ı	96	96	-	-				पावर		-	
		कोयला		ı	"			$ \ $			प्लांट के चिप			
		-			1			$ \ $			लिए उपयोग			
		कोयला और थर्मल पावर प्लांट के						1 1		i .	19000	ı	I	
		कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए									किया	l	l	
		कोयला और थर्मल पावर प्लांट के									किया जाता है			
		कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग								(ग)	जाता है (ग) ऊपर			
	(刊)	कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया								(刊)	जाता है (ग) ऊपर क्रम 3		111	67.4
	(刊)	कोयला और धर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया जाता है (ग) ऊपर कम 3		61.	37.	37.	22.3			(ग)	जाता है (ग) ऊपर क्रम 3 (बी) के		111.	67.1
	(刊)	कोयला और थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग किया जाता है (ग) ऊपर		61. 96	37. 17	37. 17	22.3	-		(ग)	जाता है (ग) ऊपर क्रम 3		111. 96	67.1 7

अध्याय-IV के खंड 6.1 में निर्धारित लेबर लेवी को अध्याय-III खंड 3.1.1 में निर्घारित घाट भाड़ा शुल्क के साथ आमेलित किया जाना चाहिए।

तेल, केक/कोबरा/पशुचारा, मक्का और फलाई-एश जैसे कुछ कार्गो के लिए घाट भाड़ा दर अलग से दर्शाएं ।

I. घाटभाड़ा दर के साथ लेबर लेवी के आमेलन का प्रस्ताव:

(क). पत्तन ने अनुसूची 6.1 में निर्धारित मौजदा श्रमिक लेवी को घाट भाडा के साथ विलय करने का प्रस्ताव किया है। तरल कार्गो और कंटेनरीकृत कार्गो को छोड़कर सभी कार्गो के लिए विलयन समान रूप से प्रस्तावित है।

(ख). आईएमसीओएलए क्रेन कंपनी प्रा. लि., चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स (प्रा.) लिमिटेड और सीपत्तन लॉजिस्टिक्स प्रा. लिमिटेड ने श्रम लेवी के प्रस्तावित विलयन पर आपत्ति जताते हुए कहा कि प्रस्तावित घाट दर ऊंची हो गई है। उन्होंने कहा है कि इससे उपयोगकर्ता उनके द्वारा संचालित बर्थ का उपयोग करने के लिए हतोत्साहित होंगे और इसलिए पत्तन से रियायती दर लागू करने का अनुरोध किया है।

(घ). संयुक्त सुनवाई के बाद उपयोगकर्ताओं . के अनुरोध पर उपरोक्त प्रस्तावित घाट दर में रियायत प्रदान करने के लिए जांच करने के लिए पत्तन ने अपना प्रस्ताव कायम रखा है और कहा है कि घाट शुल्क के साथ लेवी का प्रस्तावित विलय केवल प्रभार को विलय करने के लिए है ताकि बिलिंग आसान और पारदर्शी हो और इसका उपयोगकर्ताओं पर कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा

(ङ). यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पिछले संशोधन में सीएचडी के संबंध में पत्तन द्वारा आकलित एआरआर रू.97.64 करोड़ था और उसके विरुद्ध सीएचडी में प्रस्तावित दर पर पत्तन द्वारा रू.19.97 करोड़ राजस्व का अंतर छोड़ते हुए आकलित राजस्व रू. 77.67 करोड़ था। यहां तक कि पत्तन में सीएचडी सहित एक संपूर्ण रूप में 32.04 करोड़ रुपये के बराबर, राजस्व अंतर है।

प्रशल्क नीति 2018 के क्लॉज 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों के पास स्चकांकित एआरआर की सीमा के भीतर दरमान निर्धारित करने की छूट दी गई है। पलन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि श्रम दर के विलय के लिए प्रस्तावित संशोधन से बिलिंग में पारदर्शिता और कार्य-व्यापार करने में आसानी के लिए है और इसका उपयोगकर्ताओं पर कोई अतिरिक्त वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा।

पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण और एजेंडा नोट में सामने आए विश्लेषण के आधार पर के आधार पर और यह मानते हुए कि पत्तन के न्यासी बोर्ड ने प्रस्तावित विलय को मंजूरी दे दी है, यह प्राधिकरण सीएचएलडी लेबी के विलय की दर के प्रस्ताव को मंजूर करता है।

(ख). कुछ कार्गो-मदों के लिए पृथक घाट-दर का प्रस्ताव

(i). पत्तन ने कहा है कि व्यापार ने प्रतिविदन दिया है कि घाट अनुसूची में कुछ कार्गों के समेकन से दर उज्ज (अधिक) हो गई है। इसलिए, तेल केक, पशु-चारा, मक्का और फ्लाई ऐश के लिए अलग घाट दर प्रस्तावित है। इन कार्गो वस्तुओं के लिए घाट-दर संबंधित श्रेणी में "अन्य कार्गो" के तहत आती

इसके अलावा, पत्तन ने कुछ कार्गो मदों के नामकरण के दायरे को बढ़ा दिया है और कुछ वस्तुओं के दोहराव को हटा दिया है। पेलन ने यह भी पुष्टि की है कि प्रस्तावित संशोधन, बिलिंग में पारदर्शिता के लिए और व्यापार करने में आसानी के लिए है।

पलन द्वारा निर्दिष्ट कारणों के लिए कार्गों के नामावली में प्रस्तावित संशोधन और कुछ कार्गों के लिए दरों को सम्मिलित करने जो पहले वर्गीकृत की हुई थीं, को मंजूरी दी गई

पत्तन ने प्रस्तावित नोट के लिए कोई कारण नहीं बताया है। (xxi) पर सामान्य नियम और शर्तें के तहत नोट 12 पर पहले से ही वार्षिक सूचकांकन के लिए नोट निर्धारित है। मेसर्स एनटीपीएल के लिए विशिष्ट नोट के कारणों की व्याख्या नहीं की गई है। चंकि एसओआर में बताई गई दरों में सूचकांकन

1 1		OT.	1	1				_		_			_	_			T T	
		शुल्क दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से									दस्तावेज में वर्णित किसी भी नाम से कोयला।							पर सामान्य नोट दिया हुआ है, उक्त नोट निर्धारित नहीं किया गया प्रस्तावित नोट को मंजूरी दे दी क्योंकि इससे उन उपयोगकर्ताओं व्यापार में कुछ राहत होगी जो
	(घ)	कोयला। मेटलर्जीक ल कोक	1 मी.टन	74. 36	44. 62	_	_			(ঘ)	मेटलर्जीक ल कोक	1 मी. टन	124 36	74.6 2	124. 36	74.6 2		लेवी के साथ घाट दर के प्रस्तावि पर आपत्ति कर रहे हैं।
4	ड्राई ब	वल्क- अन्य		30	02					(ङ).	पेट्रोलियम कोक	1	124.	124.	124.	124.		
	(i)	विंलंकर	1	45.	27.	22.	13.7					मी. टन	6	36	36	36		
	(")	सीयू	मी.टन	66	39	4	0	$ \ $	4.	+	बल्क - अन्य किंलंकर			1				
	(ii)	ता पू कनसेनट्रेट	। मी.टन	89. 69	53. 80	-	-			(i)	INMAK	1 मी.	95.6	57.3 9	72.8 4	43.7 0		
	(iii)	गार्नेट रेत	1	30.	18.	19.	11.7		_	(ii)	सीयू	टन 1	139.	83.8	139.	83.8		
	(iv)	जिप्सम रेत	मी.टन	98	59	56	4	√			कनसेनट्रेट	मी. टन	69	0	69	0		
	` ′		मी.टन		6.8	6.5	3.91			(iii)	गार्नेट रेत	1	80.9	48.5	69.5	41.7		
	(v)	थोक में	1	42 11.	6.8	6.5						मी. टन	8	9	6	4		
	(*)	जिप्सम	मी.टन	42	4	3	3.91			(iv)	जिप्सम रेत	1 钔.	61.4	36.8	56.5	33.9	1	
	(vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	30.	18.	19.	11.7					टन	2	4	3	1		
	(vii)	कच्चा लोहा	1	98 30:	59 30.	56 19.	19.5	$ \ $		(v)	थोक में जिप्सम	1 钔.	61.4	36.8	56.5	33.9		
		.5_ ~	मी.टन	-	98	56	6			(vi)g	ल्मेनाइट	टन 1	80.9	4	3	1		
	(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	30: 98	18: 59	19. 56	11.7 4			(vi)		मी.	8	48.5 9	69.5 6	41.7		
	(ix)	चूने के	1	30.	18.	19.	11.7	1		(vii)	कच्चा लोहा	टन 1	80.9	80.9	69.5	69.5		
	(x)	पत्थर पोटेशियम	मी.टन 1	98 66.	59 40.	56 30.	4 18.5	$\ \ $				मी. टन	8	8	6	6		
	(x)	सल्फेट	मी.टन		10		9			viii)	थोक में चूना	1	80.9	48.5	69.5	41.7		
		(एमओपी, एसओपी)									3.11	मी. टन	8	9	6	4		
	(x	रॉक फास्फेट	1 मी.टन	53.	32. 28	23. 46	14.0 8			(ix)	चूने के पत्थर	1 钔.	80.9	48. 9	69.5 6	41.7 4		
	(xii)	नमक	1	8.1	4.8	6.5	3.91			(4)	पोटेशियम	टन		70.1				
		-0-0	मी.टन	6	9	3	04.0			(x)	सल्फेट	1 मी.	116. 86	0	80.9 8	48.5 9		
	(XIII)	चीनी	1 मी.टन	68. 48	41. 09	52. 18	31.3	~			(एमओपी, एसओपी)	टन						
	(xiv)	गंधक	1	53.	32.	24.	14.6			(xi)	रॉक फास्फेट	1 钔.	103. 80	62.2 8	73.4 6	44.0 8		
	(xv)	यूरिया	मी.टन 1	80 66.	28 40.	46 30.	8 18.5		_		बोरों/थेाक	टन						
	'		मी.टन	86	10	98	9			(xii)	में नमक		58.1 6	34.8 9	56.5 3	33.9 1	Φ	
	(xvi)	गेहूँ	1 मी.टन	68.	39. 41	29. 72	17.8 3			(xiii	बोरों/थेाक	टन 1	118.	71.0	102.	61.3	_	
			1	68.	41.	19.	11.7	1)	में चीनी	मी. टन	48	9	18	2		
	,	निर्दिष्ट नहीं	मी.टन	48	09	56	4			(xiv	गंधक	1	103.	62.2	74.4	44.6		
5.	ब्रेक ब (i)	ल्क काजू	1	66.	40.	55.	33.2	$\left \cdot \right $)		मी. टन	80	8	6	8		
	"	कर्नल, फल	मी.टन	86	10	45	7			(xv	यूरिया	1 钔.	116. 86	70.1 0	80.9 8	48.5 9		
	(ii)	और मेवे सीमेंट	1	57.	34.	29.	17.6			(xvi	गेहें	टन						
	(:::x	निर्माण	मी.टन	_	25	35	1 11 7) (XVI	. K	1 मी.	118. 48	69.4 1	79.7 2	47.8 3		
	(iii)	सामग्री	1 मी.टन	29: 35	17. 61	19. 56	11.7 4	(W)	\vdash	(xvi	निर्माण	टन 1	79.3	47.6	69.5	41.7		
	(iv)	ग्रेनाइट	1	81.	48.	44.	26.4	1		i)	सामग्री	मी. टन	5	1	6	4		
	(v)	लोहा और	मी.टन 1	53 57.	92 34.	03 29.	1 17.6	$\mid \mid$		(xvi	अन्य	1	118.	71.0	69.5	41.7		
		इस्पात सामग्री	मी.टन		25	35	1			ii)	निर्दिष्ट नहीं	मी. टन	48	9	6	4		
	(vi)	लॉग्स / टिम्बर	1	50.	30.	29.	17.6	1	5.	ब्रेक		I.	140	70.4	405	00.0		
			सीयूए म		33	35	1			(i)	काजू कर्नल, फल		116. 86	70.1	105. 45	63.2 7		
	(vii)	मशीनरी	1 मी.टन	19 1.5	11 4.9	95. 77	57.4 6		-	(ii)	और मेवे सीमेंट	टन 1	107.	64.2	79.3	47.6		
				4	3					'		मी. टन	08	5	5	1		
	(viii)	पवन चक्की ब्लेड	1 मी.टन	26	15 6.0	-]	-	*		(iii)	निर्माण सम्मर्ग	1	79.3	47.6	69.5	41.7	@	
				0.0	0.0						सामग्री ब्रेक बल्क	मी. टन	5	1	6	4		
	(ix)	अन्य निर्दिष्ट	1	68. 48	41.	19.	11.7				और ड्राई बल्क-							

			नहीं							(iv)	ग्रेनाइट	1 钔.	131. 53	78.9 2	94.0	56.4 1		
										(1)	लोहा और	टन 1	107.	64.2	79.3	47.6		
										(v)	इस्पात सामग्री	मी.	08	5	19.3	1		
	6.	कंटेन	τ.							(vi)	लॉग्स /	टन 1	100.	60.3	79.3	47.6		
		(i)	20 फुट (खाली)	Each	13 8.6	1	-	-			टिम्बर	सीयू एम	56	3	5	1		
			<u> </u>		0					vii)	मशीनरी	1	291.	174.	195.	117.		
		(ii)	20 फुट (भरा	Each		41	-	-				मी. टन	54	93	77	46		
			हुआ)		3.0	5.8				viii)	पवन चक्की ब्लेड	1 钔.	360. 00	216. 00	-	-	‡	
		(iii)	20 फुट से ऊपर	Each		12		-			टॉवर, अन्य संबद्ध	टन		00				
			(खाली)		1.7	1.0 5				<i>a</i> ,	सामान		05.0		00.5	44.7		
		(iv)	20 फुट से	Each			-	-		(ix)	आयल केक/कोब	1 मी.	95.6 6	57.3 9	69.5 6	41.7		
			ऊपर (भरा हुआ)		40. 35	4.2			\vdash	(x)	रा पशु चारा	टन 1	69.5	41.7	59.7	35.8		
	7.	आरअं	। ो आरओ पोत							ľ		मी. टन	6	4	8	8		
		(i)	रो रो जहाजों के	नग/सं ख्या	63	38	-	-		(xi)	मक्का	1	82.6	49.5	49.5	41.7		
			माध्यम से 1,600		6	8						मी. टन	2	6	6	4		
			सीसी से नीचे के							(xii)	फलाई एश	1 钔.	79.3 5	47.6	69.5	41.7		
			ऑटोमोबा इल के								अन्य	टन		1	6	4		
			प्रहस्तन के के लिए							(xiii)	निर्दिष्ट	1 मी.	118. 48	71.0	69.5 6	41.7		
		(ii)	रो रो	नग/स	1,2	76	-	-	6.	कंटेन	नहीं र	टन						
			जहाजों के	ख्या	76. 92	6.1 5				(i)	20 फुट	प्रत्ये क	138.	83.1	-	-		
			माध्यम से 1,600		32					(ii)	(खाली) 20 फुट	प्रत्ये	60 693.	7 415.	_	_		
			सीसी से अधिक							,	(भरा हुआ)	क	02	81				
			के ऑटो मोबाइल							(iii)	20 फुट से ऊपर	प्रत्ये क	201. 76	121. 05	-	-		
			के प्रहस्तन						_	G, A	(खाली)	प्रत्ये				_		
	╙		के लिए							(10)	20 फुट से ऊपर (भरा		1,04 0.35	624. 20	-	-		
									7.	आरअ	हुआ) मे आरओ पोल	<u> </u>						
										(i)	रो रो जहाजों के	No	638.	383.	638.	383.		
											माध्यम से 1,600	S.	46	08	46	80		
											सीसी से							
											नीचे के ऑटोमोबा							
											इल के प्रहस्तन के							
										(ii)	के लिए रो रो	No	1,27	766.	1,27	766.		
										\ <i>'</i>	जहाजों के माध्यम	s.	6.92	15	6.92	1 1		
											से 1,600 सीसी से							
											अधिक के							
											ऑटो मोबाइल							
											के प्रहस्तन के लिए							
									मौज	दा नोर	स के लिए अ	तिरिज्ञ	त नोट					
									(i).	कनसाइ	हिनीमै0 एन	टीपीए	ल द्वारा	प्रहस्तित	न कार्गी —> −	केलिए		
									सूच	ांकन वे	ाकी घाट-भ तबध्यधीन है	ŢI						
									(ii). जात	यदि, १ हिते	9वीं बर्थपर ो 11.5 मी	कार्गी टरसे	एचएमर्स अधिक	ो केद्वार ड्राफ्ट	ाप्रहस्तिः की अपेक्ष	त किया गवाले		
									विदेः	रागामी	और तटीय प रू.9/- की क	ोतों ने	लिए घ	ट-भाड़ा	प्रभार मे	क्रमश:		
3.1.1			एसओआर में				के तह	त पेटकोक			लिए घाट के				या जाए।	1	जैसा कि पेट कोक की	पत्तन ने पेट-कोक को तरल से ड्राई बल्क
[1(v)]	केलि	ए घाट	-भाड़ाको मं	ाजूरी दी	गई है।	1											प्रकृति तरल नही है इसलिए इसे ड्राई बल्क	श्रेणी में डालने का प्रस्ताव दिया है, जिसमें कहा गया है कि कार्गो ड्राई बल्क है। यह
																	श्रेणी में लाए जाने का प्रस्तावहै	प्रस्तावित दर पेट कोक और श्रमिक लेवी के मौजूदा घाट दर के साथ विलय करने के
																		बाद निकलती है। पत्तन द्वारा बताए गए

				कारणों से प्रस्तावित आशोधन को मंजूर कर दिया जाए।
3.1.1 [(2)(iii)]	^ ताड़ के तेल के लिए प्रभार की इकाई उपलब्ध नहीं है ।	^ सीबीएम के संदर्भ में प्रभार की इकाई को निर्धारित किया जाना प्रस्तावित है।	एसओआर में ताड़ के तेल के लिए प्रभार इकाई उपलब्ध नहीं है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के ईमेल के तहत और आगे स्पष्ट किया है कि पहले तेज- सब्बी और जानवरों की श्रेणी के लिए, प्रभारी इकाई सीबीएम है। पाम ऑयल के लिए भी इसी तर्ज पर सीबीएम का प्रस्ताब है। इसलिए, प्राधिकरण से अनुरोध किया कि वह इसे अनुमोदित करे।	पल्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है
3.1.1 [4(iv)]	√ जिप्सम रेत का विवरण क्रम नंबर 4 (iv) और बल्क में जिप्सम क्रम सं. 4 (v) के तहत उपलब्ध है।	√ जिप्सम रेत निर्धारित 4 (iv) को हटाया जाना है क्योंकि जिप्सम इन बल्क' का एक अलग विवरण भी क्रम सं. 4 (v).के तहत उपलब्ध है।	दोहराव दूर हो जाता है।	i). बल्क में जिप्सम रेत और जिप्सम के लिए मौजूदा घाट अनुसूची में 4 (iv) और (4)(v) के तहत दर समान है। दोहराव को हटाने के लिए क्रम सं.4 (iv) के प्रस्तावित विलोपन को उद्धृत कारणों के लिए अनुमोदित किया गया है। (ii) परिणामत:, घाटभाड़ा अनुसूची ड्राई बल्क अन्य श्रेणी4 के तहत क्रम सं.(vi) से (xvii) तक को फिर से पुन: नं. (v) से (xvi) तक अंकित किया गया है।
3.1.1 [4 (xii)]	∞ नमक	∞ बोरों में / थोक में नमक	नमक का थोक में और साथ ही थैलियों में प्रहस्तन करने के लिए शामिल करने के लिए।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है।
3.1.1 [4(xiii)]	~ कम सं4 (xiii) के तहत कार्गों का विवरण - चीनी है।	~ विवरण को " बोरों में चीनी / थोक में" के रूप में संशोधित किया जाए।	चीनी का थोक में और साथ ही थैलियों में प्रहस्तन शामिल करने के लिए।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है
3.1.1 [5 (iii)]	@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क	@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य	ब्रेक बल्क और ड्राई बल्कअन्य , दोनों को शामिल करने के लिए, इस आशोधन की आवश्यकता है।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है
3.1.1 [5(viii)]	ै मौजूदा एसओआर में कार्गो का विवरण "विंड मिल ब्लेड" के तौर पर निर्धारित है।	• विवरण को "पवन चक्की ब्लेड, टॉवर, सामान आदि" के रूप में संशोधित करने का प्रस्ताव है।	चूंकि पवन चक्की का ब्लेड पवन चक्की के घटकों यानी टॉवर और सहायक संबद्ध उपकरण आदि को कवर नहीं किया गया है ,इसलिए अब इन्हें जोड़ा जाता है।	परतन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है
3.1.1	 • बाहनों के प्रहस्तन के लिए रो-रो आपरेशन के अलावा घाट दर अलग से उपलब्ध नहीं है। 	 प्राधिकरण से बाहनों को मशीनरी की श्रेणी के तहत शामिल करने का अनुरोध किया जाता है। 	एलओ एलओ (लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ) के रूप में आरओ आरओ संचालन के तहत, जूं कि एलओएलओ के माध्यम से हैंडलिंग आरओ आरओ ऑपरेशन से अलग है, इसलिए यह मशीनरी श्रेणी के तहत प्रस्तावित है। वाद में वीओसीपीटी ने अपने 12 अक्तमूबर 20202 के इंसल के द्वारा आगे स्पष्ट किया है कि वर्तमान में वीओसीपीटी में कोई आरओ अपओ सुविधा नहीं है। तथापि बाहनों के प्रहस्तन के लिए घाट भाडा प्रभारित करने के लिए क्राम्त के इस्तावित हैं। तथापि बाहनों के प्रहस्तन के लिए घाट भाडा प्रभारित करने के लिए प्रभार की इकाई प्रस्तावित हैं है। यह भी स्पष्ट किया जाता है कि पूर्ववर्ती दरमान के अनुसार विभिन्न प्रकार के बाहनों के लिए घाटभाड़ा दर का निर्धारण किया गया था और प्रभार इकाई मीट्रिक टन थी। प्रभार लगाने के मीट्रिक टन की सात्रा का विवरण आईजीएनाईजीएन में	मीजूदा दरमान में आरओआरओ संचालन के लिए दर निर्धारित है। आरओआरओ के अलावा लिफ्ट आफ, लिफट ऑन द्वारा अन्य वाहनों के प्रहस्तन आरओआरओ से अलग है, यह कहते हुए पत्तन प्रति मी.टन आधार पर मशीनरी के लिए घाट दर लगाने का प्रस्ताव करता है। पत्तन ने पृष्टि की है कि वाहन के लिए एमटी की मात्रा (भार) के अनुसार शुल्ल का विवरण आईजीएमरी की लिए पत्तन के प्रस्ताव को मंजूर किया जाता है। हालांकि, पत्तन द्वारा वाहनों के लिए अनुसूची में अलग से प्रस्तावित नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में वाहनों (आरओआरओ के अलावा) के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित मशीनरी के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित मशीनरी के लिए पत्तन द्वारा मस्तावित मशीनरी के लिए पर्तावित मरावित करते हुए कम सं. (xiii) शामिल किया गया है। नतीजतन, मीजूदा कम सं. (xiii) को ब्रेक बल्क कार्गों के तहत कम सं.(xiii) को ब्रेक बल्क कार्गों के तहत कम सं.(xiii) को ब्रेक बल्क कार्गों के तहत कम सं.(xiii) को ब्रेक वल्क कार्गों के तहत कम सं.(xiii) को ब्रेक वल्क कार्गों के तहत कम सं.(xiii) को ब्रेक वल्क कार्गों के तहत कम सं.(xiii) को लिए प्रस्तावित मशीनरी के लिए यह निर्धारित करते हुए कम सं. (अंक्षेत्र किया गया है।

						उपलब्ध होंगे ।			
3.1.1	नोट 7 - यदि, खतरनाक माल के मामले में, (यानी) अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी में जाना जाता है, जिसे क्रम सं.16 और 23, के तह अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत है, उपरोक्त अनुसूची के - घाट भाड़ा की सामान्य देय 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा। नोट नं.14 - रेस्टो - कार्गों अन्य पत्तनों का पोतों से) के रूप इत "माल केया गया राशिका	नोट 7 - खतरनाक मार अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरना जाना जाता है, जिसे क नहीं किया गया" के रूप अनुसूची के - घाट भाड़ा वं ऊपर और अधिक वसूल वि	क माल कोड (आईए म सं.1 और 6, "मा ं में वर्गीकृत किया हो सामान्य देय राशि ह्या जाएगा ।	मडीजी) के रूप में ल अन्यथा निर्दिष्ट गया है, उपरोक्त ाका 100 प्रतिशत	इससे पहले "अन्य कार्गो" श्रेणी केवल कम सं.16 और 23 के तहत उपलब्ध थी। अब, वर्तमान एसओआर में, यह सभी श्रेणियों के लिए उपलब्ध है। इसलिए नोट को तदनुसार आशोधित करने का भी प्रस्ताव है। घाटभाड़ा की मात्रा के	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों के लिए, प्रस्तावित संशोधन को मामूली परिवर्तन के अधीन अनुमोदित किया गया है। बूँकि अन्य श्रेणी की श्रेणी के लिए घाट अनुसूची में कम सं. 6 पर, "कंटेनर" में निर्धारित नहीं है, प्रस्तावित आशोधन को "6" के स्थान पर "5" से बदलने के लिए थोड़ा आशोधित किया गया है।		
	और उसी पोत में फिर से लादे गए <u>कार्गो पर यथाल</u> भाड़ा प्रभारित किया जाएगा.	ाग् घाट	पोत में फिर से लादे गये व कार्गो श्रेणी के तहत घार लगाया जाएगा।	डभाड़ा की दर का	दोगुना घाटभाड़ा	बारे में स्पष्टता के लिए अर्थात्, एकल या दोगुणा, यह नोट प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 12 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल के माध्यम से और स्पष्ट किया है। एक सालवाहक पोत से वर्थ पर उतारने के लिए और दूसरा ऑपरेशन में वे गुणा संचालन होता है। एक सालवाहक पोत से वर्थ पर उतारने के लिए और दूसरा ऑपरेशन वर्थ से फिर से हैंच के लिए, कार्गों लोड करने के लिए, इसलिए, दोगुना प्रस्तावित है। प्रधिकरण से इसे ही अनुमोदित करने का अनुरोध किया गया है।	पर कि रेस्टों ऑपरेशन में दोहरा ऑपरेशन/संचालन होता है, प्रस्तावित नोट जो प्रकृति में अधिक स्पष्ट प्रतीत होता है, स्वीकृत किया गया है।		
3.1.1 [नोट (8)]	बोनाफाइड उपभोज्य/गैर-उपभोज्य पोतीय सामान कार्गों को पूर्व संशोधित एसओआर के अनुसार घाटमाः दी गई है। अब यह छूट वापस ले ली गई है, लेकिन एसओआर में कोई घाटभाड़ा दर निर्दिष्ट नहीं है.	डासे छूट	(i) . तरल वस्तुओं के लि लिक्विड बल्क'(पीओएल) है। (ii). ब्रेक बल्क श्रेणी के तह मदों के लिए घाट भाड़ा प्र	श्रेणी के अनुसार घा इत 'अन्य निर्दिष्ट नर्ह	ट भाड़ा प्रस्तावित	जैसा कि छूट वापस ले ली गई है इसलिए बोनाफाइड उपभोज्य/गैर- उपभोज्य पोतीय सामान पर घाटभाड़ा वसूल किया जाना अपेक्षित है।	पत्तन नामकरण द्वारा बताए गए कारणों से नामावली को बदल दिया गया है, प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदन प्रदान किया गया है।		
3.1.2 नोट (ख)	<u>ग्रीन गेट</u> के अंदर धूल भरे कार्गो पर अनुसूची 3.1.2 प्रदूषण को कम करने के उपायों के लिए उपकर लागू ही		सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र , अनुसूची 3.1.2 के तहत लिए उपकर लागू होगा।]	मुकेअंदर छोडेगए प्रदूषण को कम	धूल भरे कार्गों पर करने के उपायों के	सीमा-शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र में न केवल ग्रीन गेट के अंदर का क्षेत्र शामिल है बल्कि सभी क्षेत्रों जैसे लाल गेट, नीला गेट और पीला गेट शामिल हैं। अत: इस आशोधन का प्रस्ताव किया गया है	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है।		
3.2.1	खंड उपलब्ध नहीं है		नोट 3- बिंदु (iii) निम्नानुस "पोत की लोडिंग शुरू हे गणना की जाएगी"		ऽ विलंब-शुल्क की	आयात के लिए विलंब शुल्क अनुसूची के नोट 2(1) के अनुसार यह उल्लेख किया गया है कि निशुल्क अवधि पोत से सामान के पूरी तरह निकास की अगली तिथि से आरंभ होती है परंतु निर्यात के समाप्त होने की तिथि स्पष्ट नहीं है। अत: इस नोट का प्रस्ताव किया गया है।	चुंकि प्रस्तावित संशोधन का प्रयोजन मौजूदा एसओआर में स्पष्टता लाना है, इसलिए प्रस्तावित नए नोट को मंजूरी दे दी गई है।		
3.3	नया प्रावधान		कार्गों के भंडारण के लिए आवंटित भूमि के लिए, ए की फीस अग्रिम के रूप में	क महीने के किराये		सुरक्षा जमा के वसूली के संबंध में लिए मौजूदा एसओआर में कोई प्रावधान उपलब्ध नहीं है। दो सप्ताह की राशि के समतुल्य राशि की वसूली प्रचलन में है।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से और चूंकि सिस्टम पहले से ही प्रचलन में है और यह भी मानते हुए कि प्रस्तावित नोट पर किसी भी उपयोगकर्ता ने आपत्ति नहीं की है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित नया नोट स्वीकार्य है। पत्त ने नोट नं. इसे अनुसूची 3.3 के तहत पिछले नोट संख्या (x) के रूप में डाला गया		
5.11	नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए दैनिक पास के लिए' इकाई का अभिप्राय प्रवेश प्राप्त करने के समय से 24 ' हैं।		नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के ि का अभिप्राय पत्तन में प्रं 24 घंटे तक है।			लिए गए पास का, विलंबित उपयोग (दुरुपयोग) से बचने के प्रयोजन हेतु, यह संशोधन प्रस्तावित है।	पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से, प्रस्तावित आशोधन को मंजूरी दी गई है		
5.02.2	5.02.2 पोत के स्वामियों, मालिकों या एजेंट के लि लिए शुल्क,		5.02.2 पोत के स्वामिय लिए शुल्क,			पूर्वानुसार ग्रैब के लिए एकल दर प्रासंगिक वृद्धि के साथ प्रस्तावित है जैसा कि पूर्व संशोधित दरों में	पूर्व-संशोधनपूर्व एसओआर में 20 टन और 10टन वाले 2 आकारों की ग्रेवें की दरें निर्धारित की गई थीं। पिछले संशोधन के दौरान, पत्तन ने 10, 7		
	शिफ्ट विदेशी/अ तर्ट न्य (रू.) (रू.)	प्रति : **** ोय 	विवरण वार्फ क्रेन को ग्रेव प्रदान करने के लिए	दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य (रू.) 15,713	दर प्रति शिफ्ट **** तटीय (रू.) 9,428	प्रस्तावित है। इसके बाद, वीओसीपीटी ने 16 अक्टूबर 2020 के अपने ईमेल द्वारा आगे और स्पष्ट किया कि वर्तमान में वीओसीपीटी में बर्च संत्री	और 5 सीबीएम बाली तीन ग्रेबों के लिए दरों का प्रस्ताव किया है। । पत्तन अब संशोधन प्रस्ताव में, उन कारणों से 20 टन ग्रैब को निर्घारित करना चाहता है जो बर्तमान में बीओसीपीटी बर्थ नंबर । और ॥ में एक 6 टन बाली घाट केन और		
	लिए 7 सीवीएम ग्रेव के 2,168.90 1,30 लिए 5 सीवीएम ग्रेव के 1,445.54 867	उपर्युक्त संबंधित दरों का 5 लागू होता है।	0% हिस्सा, आधी प	गरी के आधार पर	और II पर 6 टन वाली एक एवं 10 टन वाली एक घाट क्रेनें, और वर्थ संख्या III और IV पर 20	एक 10 टन वाली क्रेन उपलब्ध है वर्थ संख्या ।।। और IV पर 20 टन वाली 3 घाटक्रेन उपलब्ध हैं।			

			0 - 12	
	िलिए	*** निर्शारित की गई दरे पोत-तट संधानांतरण कवे से/के	टन वाली 3 घाट क्रेनें	हालांकि, 6टन और 10 टन घाट क्रेन के
	उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% हिस्सा, आधी पारी के आधार	*** निर्धारित की गई दरे, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए	उपलब्ध हैं। 6टन और 10टन वाली घाट क्रेनों के	संचालन के लिए, ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता नहीं है क्योंकि कार्गो के प्रहस्तन
	पर लागू होता है।	रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए	संचालन के लिए, ग्रेब के	के लिए क्रेन को उपयोग केवल हुक के साथ
		लागू होंगी।	प्रावधान की आवश्यकता	किया जा रहा है। बल्क कार्गो के प्रहस्तन के
	*** निर्धारित की गई दरें, पोत-तट स्थानांतरण, क्वे से/के		नहीं है क्योंकि कार्गो के	लिए 20 टन केन के संबंध में, ग्रेब के प्रावधान की आवश्यकता है।
	लिए स्थानांतरण, भंडारण यार्ड से/के लिए स्थानांतरण के लिए		प्रहस्तन के लिए क्रेन का उपयोग केवल हुक के साथ	त्राप्याम का आयरपकता हा
	रियायती प्रशुल्क के पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों के लिए लागूहोंगी।		किया जा रहा है। 20टन	पत्तन ने संशोधनपूर्व रू.12,305 की दर के
	लागू हागा।		वाली क्रेन के संबंध में,	आधार पर और वर्ष 2018-19 और 2019-
			बल्क कार्गों से निपटने के	20 के लिए वार्षिक सूचकांकन फैक्टर लागू
			लिए ग्रेब के प्रावधान की	करते हुए और 18.39% प्रशुल्क बढ़ोतरी को लेते हुए जो पिछले सामान्य संशोधन
			आवश्यकता है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए,	आदेश में स्वीकृत वृद्धि के भीतर है
			वीओसीपीटी ने वार्फ क्रेन	प्रस्तावित दर आकलित की है।
			के लिए ग्रैब प्रदान करने के	
			लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव	यह प्रशुल्क आइटम अनिवार्य प्रशुल्क नहीं है। इसके अलावा, किसी भी उपयोगकर्ता ने
			किया है, जो पहले के संशोधित संशोधित दर के	पत्तन द्वारा प्रस्तावित उक्त दर के आमेलन
			एक हिस्से के रूप में मांगी	पर आपत्ति नहीं जताई है। इसके अलावा,
			गई वृद्धि के प्रतिशत के	पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वे इस दर को
			साथ पहले संशोधन पूर्व	लगा रहे हैं।
			दर (21.11.2019 से पहले) के आधार पर	उपरोक्त के आधार पर, पत्तन के प्रस्ताव को मंजूरी दी गई है।
			्रवहला, के आधार पर 20टन वाली क्रेन के लिए	मिश्रादाग्इहा
			था।	
			20टन वाली घाट क्रेन प्रति	
			शिफ्ट के लिए दर	
			(21.11.2019 से पहले	
			की दर, 01.05.2019 से डब्ल्यू.पी.आई इंडेक्सेशन	
			के साथ प्रभावी) रु.	
			.1,3,272.30 * 1.1839	
			= रु.15,713/- प्रति शिफ्ट	
अध्याय	22	हटा दिया गया :	है। वीओसीपीटी ने अपने	मौजूदा सीएचडी लेवी का घाट दर के साथ
અદ્યાય – VI	6.1. कार्गो प्रहस्तन संचालनों के लिए वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास कार्गो प्रहस्तन मंडल (वीओसीपीटी सीएचडी) से	ह्वादया गया ।	इंमेल दिनांक 12 अक्टूबर	विलय कर दिया गया है। जहां तक सी एंड
	प्रति न्यास कार्गा प्रहस्तान मङ्ख् (याजासापाटा सार्ययङा) स श्रमिकों की आपूर्ति के लिए वसूली		2020 के तहत स्पष्ट कर	एफ ऑपरेशन और केंट्रेनर स्टर्फिंग पर
			दिया है कि चूंकि प्रासंगिक लेबर और ट्रांजिट शेड में ग	सीएचडी लेवी का संबंध है, पत्तन ने स्पष्ट
			और च संचालनों के लिए	किया है कि कोई संचालन नहीं किया गया
			लेवी का प्रासंगिक	उपरोक्त स्थिति और पत्तन द्वारा प्रस्तुत
			घाटभाड़ा घटक के साथ विलय कर दिया गया है,	स्पष्टीकरण के मद्देनज़र, सीएचडी लेवी के
			इसलिए अलग प्रशुल्क	लिए दरों को निर्धारित करने वाले मौजूदा दरमान के अध्याय VI के तहत अनुसूची
			शेड्यूल की आवश्यकता	6.1, निरर्थक प्रतीत होती है और इसलिए
			नहीं है। कंटेनर भराई और	मौजूदा दरमान से इस अध्याय को हटाने का
			रिक्तीकरण(डि-स्टर्फिंग)	प्रस्ताव है। अत: इस प्रस्ताव को मंजूर किया
			ऑपरेशंस के बारे में,	जाता है।
			पिछले 3 वर्षों में ऐसा कोई	
			भी संचालन नहीं हुआ है, और इसकी आवश्यकता	
			भी नहीं है। इसलिए, यह	
			अनुरोध किया गया है कि	
			प्राधिकरण द्वारा पूरे	
			अध्याय-VI को हटा दिया जाए।	
1.1	महीने का अर्थ कैलेंडर माह के प्रथम से अंत तक की अवधि	लाइसेंस शुल्क अनुसूची के प्रयोजन के लिए महीने का मतलब 30	इस परिभाषा को सप्ताह	माह की वर्तमान परिभाषा अनुसूची 1.1 के
	होगी।	दिनों की निरंतर अविधि होगी।	की परिभाषा के अनुसार	तहत निर्धारित की गई है।
			अनुसूची-3.3 के तहत एक अतिरिक्त नोट के रूप में	माह शब्द का उपयोग वीओसीपीटी के दरमान में खंड 3.3 के तहत अनुसूची 5.05
			प्रस्तावित किया गया है	से 5.08 में भंडारण कक्ष आदि के लिए
			क्योंकि एक उपयोगकर्ता	किराया, वाहन/उपकरण के प्रवेश के लिए
			उस महीने के बीच में भूमि लेता है जिसे उसे परिभाषा	लाइसेंस शुल्क (अनुसूची 5.11) लगाने के लिए किया जाता है।
			के अनुसार दो महीने का	पत्तन ने केवल अनुसूची 3.3 के लिए माह
			लाइसेंस शुल्क देना पड़ता	की अतिरिक्त परिभाषा का प्रस्ताव किया है।
			है। इसलिए इस आशोधन का प्रसुताव किया गया है	
				पत्तन द्वारा उद्धृत कारणों से और चूंकि कारोबारियों के अनुरोध पर ऐसा किया
				गया है, अनुसूची के तुरंत बाद अनुसूची 3.3
				के तहत प्रस्तावित प्रविष्टि अनुमोदित की
			-30 -30	जाती है।
1.2	टीएएमपी के 25.09.2018 के आदेश के अनुसार नया खंड।	(i). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और पश्चिमी तट पर एक	क्योंकि संशोधित दरमानों में टीएएमपी द्वारा नया	वीओसीपीटी ने अब 25 सितंबर 2018 के आम अनुकरणीय आदेश में अनुमोदित नोट्स
		अन्य भारतीय बंदरगाह या इसके विपरीत, श्रीलंका के प्रादेशिक	खंड शामिल नहीं किया	का प्रस्ताव किया है।
		जलक्षेत्र से गुजरते हुए तटीय सामान, पोत के परिवर्तन के बिना अथवा नहीं और किसी भी बंदरगाह पर रुक कर या बिना रुके	गया है, उसी को शामिल	केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड
		अथवा नहा आराकसा भा बदरगाह पर रुक कर या बिना रुक परिवहित किया जाता है, तो वह, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और	करने का प्रस्ताव है ।	राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा जारी
		सीमा शुल्क की 11 मई 2018 की अधिसूचना संख्या 38/2018-		अधिसूचना सं.38/2018-सीमा शुल्क (एनटी) के अनुसरण में जारी 25 सितंबर
	<u> </u>		I .	1

सीमा शुल्क (एनटी) के संदर्भगत पोत संबंधी शुल्क और कार्गो से संबंधित शुल्क में रियायत के लिए पात्र होंगे।	2018 का सामान्य अनुकरणीय आदेश कमांक/53/ 2015-वीओसीपीटी दिनांक 11
((ii). पूर्वी तट पर एक भारतीय बंदरगाह और भारत में एक नदी पर बंदरगाह या इसके विपरीत, एक पोत द्वारा बांग्लादेशी	मई 2018 स्व-स्पष्ट है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट इस प्राधिकरण द्वारा
जलक्षेत्र से और पोत परिवर्तन के बिना गुजरते हुए तटीय सामान परवहित किए जाने पर वह केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और	अनुमोदित सामान्य आदेश के अनुरूप हैं और इसलिए इसे पत्तन द्वारा यथा-प्रस्ताव
सीमा शुल्क बोर्ड की अधिसूचना संख्या 38/2018-सीमा शुल्क	प्रस्तावित किया गया है।
(एनटी) दिनांक 11 मई 2018 के संदर्भगत, पोत संबंधी शुल्कों और कार्गों संबंधित शुल्कों में रियायत के पात्र होंगे।	
उपर्युक्त निर्धारित प्रावधान प्राधिकरण के आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015	
और संशोधन आदेश सं.टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन के	
अध्यधीन होंगे।	

<u>अनुलग्नक-</u> Ⅱ

भारत के राजपत्र, असाधारण, (भाग ।।। खंड 4) में 22 अक्तूबर 2019 को राजपत्र सं. 363 पर प्रकाशित आदेश सं. टीएएमपी/15/2019-वीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 में अनुमोदित दरमानों में संशोधन

		र 2019 में अनुमोदित दरमानों में संशोधन
एसओआ र का संदर्भ	पोर्ट द्वारा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण के आदेश क्रमांक/टीएएमपी/15/2019- बीओसीपीटी दिनांक 10 अक्तूबर 2019 द्वारा अनुमोदित मौजूदा एसओआर में निर्घारित	निम्नानुसार पढ़ा जाए
2.2.1.	जोन 'क' के लिए है	पोत का आकार दर प्रति जीआरटी
	कम पोत का आकार दर प्रति जीआरटी कम पोत का आकार तटीय पोत विदेशगामी पोत	क्रम तटीय पोत विदेशगामी पोत सं. (रू) (अमेरिकी \$) 1 0 to 20,000 जीआरटी 12.12 0.4646
	(७ कि) (अमेरिकी \$) 1 0 से 20,000 जीआरटी 13.47 0.5162	कम पोत का आकार तटीय पोत विदेशगामी पोत
24.1		स. (रू) (अमेरिकी \$)
	कम मं. पोत का आकार दर प्रति जीबारटी तटीय पोत विदेशगामी पोत (रू) (अमेरिकी \$)	1 0 से 20,000 जीआरटी 0.1739 0.0068
	1 0 से 20,000 जीआरटी 0.1932 0.0075	नोट
2.2.3 ਜੇਟ 3 (i).(ਝ) 2.4.2	एक स्थानांतरण प्रभार निशुल्क है। एक से अधिक स्थानांतरण शुल्क के लिए, उपरोक्त दं लागू हैं। " गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को बीबोसी घाट में स्था नांतरित करं के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्ट से निचले ड्राफ्ट में स्थानांतरित करने के लिए बशं निचले ड्राफ्ट में स्थानांतरित करने के लिए बशं निचले ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य पोत प्रतीक्षा न कर रहा हो, को भी "पोत की सुविधा वे लिए स्था नांतरण". माना जाएगा नोट - 7: कोई भी पोत जो वर्ष खाली करने के लिए डिप्टी कंजवेंटर / ट्रैफिक मैनेजर द्वार दिए गए समय की समाित के बाद किसी भी वर्ष पर कब्जा जारी रखता है, निम्न दरों प अतिरिक्त वर्ष किराया शुल्क का सुगतान करेगा: - (i). पहले दो दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए वर्ष किराए के शुल्क का चार गुना (ii). तीसरे दिन और आगे के दिनों के लिए - अधिकृत व्यवसाय के लिए वर्ष किराए के शुल्क का छह गुना। (iii). बिरिन्स वर्ष किराया शुल्क का सुमुची के तहत सामान्य वर्ष किराया शुल्क के अलाव	(i) कार्गों ऑपरेशन के दौरान एक स्थानांतरण निशुल्क है यानी शुरू होने के बाद और कार्गों ऑपरेशन पूरा होने से पहले। (ii) जब भी स्थानांतरण संबंधित पोत मास्टरिशप एजेंट से अनुरोध किया जाता है तो एक से अधिक स्थानांतरण उपरोक्त दरों के अनुसार प्रभाय है। "गहरे ड्राफ्ट के लिए पहले से प्रतीक्षा कर रहे पोत को सभी बर्षों में स्थानांतरित करने के लिए पहले पोत को गहरे ड्राफ्ट के लिए कोई अन्य पोत प्रतीक्षा न कर हा होए को भी "पोत की सुविधा के लिए स्थानांतरण". माना जाएगा इस नोट को अनुसूची 2.4.1 (वर्ष किराया शुल्क की अनुसूची) और 2.4.2 (अन्य पोतों के लिए वर्ष किराया शुल्क की अनुसूची) के लिए सामान्य नोट के रूप में लाने का प्रस्ताव दिया।
2.4 [2.4.2 के बाद	देय होगा। इल्मेनाइट में निष्पादन मानदंडों के तहत क्रम सं 5 .पर उल्लेखित है	वहीं 'इल्मेनाइट (निर्यात)' के अनुरुप हो सकता है।
(祖) (祖) (司) (司) (祖) (祖) (祖) (祖) (祖)	उदाहरणार्थ मामला: (क). एक पोत आज शाम 6 बजे पहुंचता है और बर्थ भी खाली है, लेकिन यह पोत 18.00 घंटे (6.00घंटे + 12.00 घंटे) तक तैयार नहीं है, इस पर कोई एंकरेज दंडात्मक प्रभार नहीं होगा क्योंकि यह 12.00 घंटे की अनुमत्त अविधे सीमा के अंदर है। (ख). बैसे ही मामले में , यदि पोत 20.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन वर्थ अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अविधे के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अविधे के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क, खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है। (ग). बैसे ही सामले में, यदि वर्थ केवल 22.00 घंटे में तैयार होती है और पोत 23.00 घं	लेकिन यह पोत 06.00 बजे (03-12-2019) तक (06 घंटे + 48 घंटे) तक तैयार नहीं है, तब कोई दंडात्मक एंकरेज शुल्क नहीं लगेगा क्योंकि यह स्वीकार्य 48.00 घंटे की निःशुल्क अवधि के भीतर है। ख). वैसे ही मामले में , यदि पोत 50.00 घंटे तक तैयार नहीं है, लेकिन वर्ष अभी भी उपलब्ध है, पात्र निशुल्क प्रतीक्षा अवधि के बाद अतिरिक्त दो घंटे की अवधि के लिए उपलब्ध है तो प्रशुल्क खंड 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू किया गया है।

पहले चार घंटे (48.00 घंटे + 52.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज 2.5.1 (क) के अनुसार लागु होता है। शेष एक में तैयार होता है, तो पहले चार घंटे (18.00 घंटे + 22.00 घंटे) के लिए प्रशुल्क क्लॉज घंटे (52वें से 53वें घंटे) के लिए प्रशुल्क 2.5.1 (ख)के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है। 2.5.1 (क) के अनुसार लागू होता है। शेष एक घंटे (22वें से 23वें घंटे) के लिए प्रशुल्क) 2.5.1 (क) के अनुसार प्रशुल्क लागू किया गया है। उपरोक्त दरें निम्नलिखित शर्तों के तहत 48 घंटे के बाद लागू होती हैं: नोट एंकरेज शल्क नोट 1 और 2 (1) उपर्युक्त दरें पोत के एंकरेज समय से 48 घंटे समाप्त होने के पश्चात लाग की जाएंगी 2.5.1 (i). पोत तैयार ए बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (क) के अनुसार लागू है और जब उपर्यक्त बर्ध उपलब्ध होगी। (ii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार लागू है (2) एंकरेज शुल्क वसूलने का समय ऐसे मामलों में बर्थ के उपलब्धत होने के समय से (iii). पोत तैयार नहीं , बर्थ तैयार नहीं - शुल्क 2.5.1 (ख) के अनुसार के अनुसार लागू है। . गिना जाएगा और जिसमें पोत के प्रतीक्षा समय के ओवर-लैपिंग 48 घंटों को शामिल नहीं 3.1.1. क्षेत्र क क्षेत्र ख क्षेत्रक क्षेत्र ख विदेशी इकाई तटीय विदेशी तटीय इकाई विदेशी विदेशी तटीय तटीय लिक्विड बल्क (पीओएल) लिक्विड बल्क (पोओएल) 1 डीजल तेल (i) 1 कि.लि. 75.01 75.01 फर्नेस ऑयल डीजल तेल (ii) 1 कि.लि. 105.99 105.99 75.01 75.01 75.01 75.01 (i) कि.लि रसोई गैस 1 सीयूएम 192.42 115.45 (iii) फर्नेस ऑयल 105.99 105.99 105.9 105.9 (iv) नेफ्था 1 कि.लि. 114.14 114.14 कि.लि. 9 9 पेटोलियम 1 मी.टन 74.36 74.36 (v) रसोई गैस 192 4 1 192 42 115 45 115 4 कोक (iii) अन्य निर्दिष्ट 1 कि.लि. 75. 1 45.02 19.56 11.74 सीयूए (vi) 5 नहीं Ħ लिक्विड कार्गो नेफ्था 114.14 114.14 114.1 114.1 (iv) कास्टिक कि.लि. (i) 1 कि.लि. 4 4 63.59 38.15 सोडा लाइ (ii) **1** ਸੀ.ਟਜ 138 60 83 17 अमोनिया ताड़ का तेल 75.01 45.02 19.56 11.74 (iii) 75.01 45.02 19.56 11.74 (v) निर्दिष्ट नहीं किलि फॉस्फोरिक (iv) 1 मी.टन 138.60 83.17 एसिड लिक्विड कार्गो गंधक का 1 मी.टन (v) 81.53 48.92 अम्ल कास्टिक विनाइल 1 मी.टन 63.59 38.15 63.59 38.15 (vi) 138.60 सोडा लाइ 83.17 कि.लि क्लोराइड्स मोलेसेज 1 मी.टन (ii) 138.6 66.86 (vii) 40.10 138.60 83.17 83.17 अमोनिया मी टन (viii) स्लज आयल 76.81 23.03 46.09 ताड़ का तेल СВМ 75.01 45.02 19.56 11.74 (iii) 38.40 फॉस्फोरिक अन्य निर्दिष्ट 138.6 (iv) (ix) 1 सीयएम 146.76 88.06 138.60 83.17 83.17 एसिड मी.टन 0 ड्राई बल्क – कोयला गंधक का 81.53 48.92 81.53 48.92 सभी प्रकार अम्ल मी.टन के को यले विनाइल (vi) 138.6 (क). बैग / (क) 1 मी.टन 138.60 83.17 83.17 क्लोराइड्स मी दन 0 थोक में 45.66 27.39 19.56 11.74 मोलेसेज (vii) लकडी का 66.86 40.10 66 86 40.10 मी.टन कोयला। (평) (ख) सीमा 1 मी.टन (viii) स्लज आयल 76.81 46.09 38.40 23.03 मी.टन शल्क दस्तावेज में 1 146.7 वर्णित किसी निर्दिष्ट नहीं सीयूए 146.76 88.06 88.06 भी नाम से 61.96 61.96 कोयला और 3 ड्राई बल्क – कोयला थर्मल पावर प्लांट के लिए उपयोग सभी प्रकार (i) किया जाता के कोयले (क). बैग / (क) **(刊)** (ग) ऊपर थोक में मी.टन 95.66 57.39 69.56 41.74 लकड़ी का क्रम 3 (बी) कोयला। के अलावा सीमा शल्क 61.96 37.17 37.17 22.30 **(ख)** (ख) सीमा दस्तावेज में शुल्क ਸੀ ਟਜ वर्णित किसी दस्तावेज में भी नाम से वर्णित किसी कोयला। भी नाम से 111.9 111.9 मेटलर्जीकल कोयला और 1 मी.टन (ঘ) 111.96 111.96 कोक थर्मल पावर 74.36 44.62 6 6 प्लांट के लिए डाई बल्क- अन्य उपयोग (i) विंलंकर 1 मी.टन 45.66 27. 9 22.84 13.70 किया जाता सीय (ii) 1 मी.टन 89.69 53.80 (ग) **(**ग) ऊपर गार्नेट रेत (iii) **1** ਸੀ ਟਜ 30.98 18.59 19.56 11.74 क्रम 3 (बी) 111.96 67.17 87.17 52.30 जिप्सम रेत (iv) 1 मी.टन 11.42 6.84 6.53 3.91 के अलावा थोक में सीमा शुल्क 1 मी.टन 11 42 (v) 6.53 6.84 3.91 दस्तावेज में जिप्सम

I T		(vi)	इल्मेनाइट	1 मी.टन	30.98	18.5	19.56	11.74				वर्णित किसी						
		(vii)	कच्चा लोहा	1 मी.टन	30.98	30.98	19.56	19.56	1			भी नाम से						
		(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74	1			कोयला।						
		(ix)	चूने के पत्थर	1 मी.टन	30.98	18.59	19.56	11.74	1									
		(x)	पोटेशियम सल्फेट	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59			(घ)	मेटलर्जीकल कोक	1 मी.टन	124.36	74.62	124.3 6	74.62	
			(एमओपी, एसओपी)								(ङ).	पेट्रोलियम कोक	1 मी.टन	124.36	124. 6	124.3	124.3	
		(xi)	रॉक फास्फेट	1 मी.टन	53.80	32.28	23.46	14.08		4	ड्राई बल	<u>।</u> क-अन्य	11.0		0	Ü		ł
		(xii)	नमक	1 मी.टन	8.16	4.89	6.53	3.91	œ	*	3,4							
		(xiii)	चीनी	1 मी.टन	68.48	41.09	52.18	31.32	~	<u> </u>	(i)	विंलंकर	1					1
		(xiv)	गंधक	1 मी.टन	53.80	32.28	24.46				(1)		मी.टन	95.66	57.39	72.84	43.70	
		(xv)	यूरिया	1 मी.टन	66.86	40.10	30.98	18.59			(ii)	सीयू	1			139.6		1
		(xvi)	गेहूँ	1 मी.टन	68.48	39.41	29.72	17.83			` '	कनसेनट्रेट	मी.टन	139.69	83.80	9	83.80	
		(xvii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74			(iii)	गार्नेट रेत	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
	5.	ब्रेकबर		_	T						(iv)	जिप्सम रेत	1	61.42	36.84	56.53	33.91	√
		(i)	काजू कर्नल, फल और मेवे	1 मी.टन	66.86	40.10	55.45	33.27					मी.टन					1
		(ii)	सीमेंट	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61	1		(v)	थोक में	1	61.42	36.84	56.53	33.91	
		(iii)	निर्माण	1 मी.टन	29.35	17.61	19.56					जिप्सम	मी.टन					ŀ
		(,,,,	सामग्री	4 10.50	20.00	.,	15.50	11.74	"		(vi)	इल्मेनाइट	1 भी उस	80.98	48.59	69.56	41.74	
		(iv)	ग्रेनाइट	1 मी.टन	81.53	48.92	44.03	26.41			(vii)	कच्चा लोहा	मी.टन	80.98	80.98	69.56	69.56	1
		(v)	लोहा और	1 मी.टन	57.08	34.25	29.35	17.61			(VII)	. w	। मी.टन	00.00	50.50	55.50	55.50	
			इस्पात सामग्री लॉग्स /		50.50	20.00	20.05	47.04			(viii)	थोक में चूना	1 मी.टन	80.98	48.59	69.56	41.74	
		(vi)	विम्बर टिम्बर	1 सीयूएम	50.56	30.33	29.35	17.61			(ix)	चूने के	1	80.98	48.59	69.5	41.74	1
		(vii)	मशीनरी	1 मी.टन	191.54	114.93	95.77	57.46			` '	पत्थर	मी.टन					
		(viii)	पवन चक्की	1 मी.टन	260.00	156.00	-	-	•		(x)	पोटेशियम	1	116.86	70.10	80.98	48.59	1
			ब्लेड	. 0								सल्फेट	मी.टन					
		(ix)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	68.48	41.09	19.56	11.74				(एमओपी,						
											(xi)	एसओपी) रॉक फास्फेट	1	103.80	62.28	73.46	44.08	1
											(XI)	(1) (1)	। मी.टन	103.60	02.20	73.40	44.00	
											(xii)	बोरों/थेाक में नमक	1 मी.टन	58.16	34.89	56.53	33.91	∞
	6.	कंटेनर		प्रत्येक	100.00						(xiii)	बोरों/थेाक में चीनी	1 मी.टन	118.48	71.09	102.1 8	61.32	-
		(i)	20 फुट (खाली)		138.60	83.17	-	-			(xiv)	गंधक	1	103.80	62.28	74.46	44.68	1
		(ii)	20 फुट (भरा हुआ)	प्रत्येक प्रत्येक	693.02	415.81		-			(xv)	यूरिया	मी.टन 1	116.86	70.10	80.98	48.59	
		(iii)	20 फुट से ऊपर (खाली)	प्रत्येक	201.76	121.05		-			(xvi)	गेहूँ	मी.टन 1	118.48	69.41	79.72	47.83	
		(iv)	20 फुट से ऊपर (भरा हुआ)	अ.८५ ५)	1,040.35	624.20	-	-			(xvii)	निर्माण सामग्री	मी.टन 1	79.35	47.61	69.56	41.74	
	7.	आरओ	<u>। इजा)</u> आरओ पोत ●	<u> </u>	1						(xviii	अन्य	मी.टन 1	118.48	71.09	69.56	41.74	1
		(i)	रो रो जहाजों के माध्यम से	नग/संख्या	638.46	383.08	-	-)	निर्दिष्ट नहीं	मी.टन	110.40	, 1.55	55.55	71./7	-
			1,600 सीसी से नीचे के							5	ब्रेक बल्ब		1					
			ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के के लिए								(i)	काजू कर्नल, फल और मेवे	1 मी.टन	116.86	70.10	105.4 5	63.27	
	1					-	-	_			(ii)	मव सीमेंट	1	107.08	64.25	79.35	47.61	•
		(ii)	रो रो जहाजों के माध्यम से	नग/सख्या	1.276 92	766.15							मी.टन					
		(ii)	के माध्यम से 1,600 सीसी	नग/सख्या	1,276.92	766.15					(iii)	निर्माण	मी.टन 1	79.35	47.61	69.56	41.74	@
		(ii)	के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के	नग/सख्या	1,276.92	766.15					(iii)	सामग्री ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क -		79.35	47.61	69.56	41.74	@
		(ii)	के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल	नग/सख्या	1,276.92	766.15					(iii)	सामग्री ब्रेक बल्क और	1 ਸੀ.ਟਜ 1	79.35 131.53	47.61 78.92	69.56 94.03	41.74 56.41	@
		(ii)	के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के	नग/संख्या	1,276.92	766.15					` '	सामग्री ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य ग्रेनाइट लोहा और इस्पात	1 Hl.z-r 1 Hl.z-r 1					@
		(ii)	के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के	नग/सख्या	1,276.92	766.15					(iv)	सामग्री ब्रेक बल्क और ब्राई बल्क - अन्य ग्रेनाइट लोहा और इस्पात सामग्री लॉग्स /	1 H1.2F 1 H1.2F 1 H1.2F	131.53	78.92	94.03	56.41	@
		(ii)	के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के	नग/सच्या	1,276.92	766.15					(iv)	सामग्री ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य ग्रेनाइट लोहा और इस्पात सामग्री	1 H1.2F 1 H1.2F 1 H1.2F	131.53 107.08	78.92 64.25	94.03	56.41 47.61	@
		(ii)	के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के	नग/सच्या	1,276.92	766.15					(iv) (v) (vi) (vii)	सामग्री ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य ग्रेनाइट लोहा और इस्पात सामग्री लॉग्स / टिम्बर	1 H1.2न 1 H1.2न 1 H1.2न 1 H12ए H	131.53 107.08 100.56 291.54	78.92 64.25 60.33	94.03 79.35 79.35	56.41 47.61 47.61	
		(ii)	के माध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइल के प्रहस्तन के	नग/सच्या	1,276.92	766.15					(iv) (v) (vi)	सामग्री ब्रेक बल्क और ड्राई बल्क - अन्य ग्रेनाइट लोहा और इस्पात सामग्री लॉन्स / टिम्बर	1 H1.2न 1 H1.2न 1 H1.2न 1 सीयूए म	131.53 107.08 100.56	78.92 64.25 60.33	94.03 79.35 79.35 195.7 7	56.41 47.61 47.61 117.4 6	-

			(ix)	आयल केक/कोबरा	1 ਸੀ.ਟਜ	95.66	57.39	69.56	41.74
			(x)	पशु चारा	1 मी.टन	69.56	41.74	59.78	35.88
			(xi)	मक्का	1 मी.टन	82.62	49.56	49.56	41.74
			(xii)	फलाई एश	1 मी.टन	79.35	47.61	69.56	41.74
			(xiii)	अन्य निर्दिष्ट नहीं	1 मी.टन	118.48	71.09	69.56	41.74
		6	कंटेनर		1121				
			(i)	20 फुट (खाली)	प्रत्येक	138.60	83.17	-	-
			(ii)	20 फुट (भरा हुआ)	प्रत्येक	693.02	415.81	-	-
			(iii)	20 फुट से ऊपर	प्रत्येक	201.76	121.05	-	-
			(iv)	(खाली) 20 फुट से	प्रत्येक	1,040.3	624.20	-	-
				ऊपर (भरा हुआ)		5			
		7	आरओ	आरओ पोत ●					
			(i)	रो रो जहाजों के माध्यम से 1,600 सीसी से नीचे के ऑटोमोबाइ ल के प्रहस्तन के के लिए	नग	638.46	383.08	638.46	8 383.0
			(ii)	रो रो जहाजों के साध्यम से 1,600 सीसी से अधिक के ऑटोमोबाइ ल के प्रहस्तन के किए	नग	1,276.9	766.15	1,276.9	
		(i). व	नसाइनी मै	लेए अतिरिक्त नो 0 एनटीपीएल द्वा	_ राप्रहस्तित	कार्गो के लिए	ा लागू कोयला व	ी की घाट-भाड़ा	दर रू. 61.96 है जो
1	# मौजूरा एसओआर में लिक्विड बल्क कैटेगरी के तहत पेटकोक के लिए घाट-भाड़ा को मंजूरी दी गई है।	डब्ल्यू पेट-व	पीआई सूचव गेक के लिए	ांकन के अध्यधीन घाट को ड्राई बल्क	'हैं। 'श्रेणी में लाय	या जाए।			
3.1.1	^ ताड़ के तेल के लिए प्रभार की इकाई उपलब्ध नहीं है।	^ सी	बीएम के संद	र्भ में प्रभार की इव	हाई को निर्धा	रित किया जान	ग प्रस्तावित है	Į	
[(2)(iii)] 3.1.1 [4(iv)]	√ जिप्सम रेत का विवरण क्रम नंबर 4 (iv) और बल्क में जिप्सम क्रम सं. 4 (v) के तहत उपलब्ध है।	4 (v) (평) ').के तहत उप	लब्ध है। बाटभाड़ा में ड्राई					गविवरण भीक्रम सं (v) से (xvi)तव
3.1.1 [4 (xii)]	∞ नमक		रों में / थोक						
3.1.1 [4(xiii)]	~ क्रम सं4 (xiii) के तहत कार्गों का विवरण - चीनी है।	~ वि	वरण को " बं	ोरों में चीनी / थोब	कमें"केरूप	में संशोधित वि	न्या जाए।		
3.1.1	@ निर्माण सामग्री / ब्रेक बल्क	@ F	ोर्माण सामग्री	ो / ब्रेक बल्क और	ड्राई बल्क-	अन्य			
[5 (iii)] 3.1.1	* मौजूदा एसओआर में कार्गों का विवरण "विंड मिल ब्लेड" के तौर पर निर्धारित है ।	* विव	ारण को "पव	न चक्की ब्लेड, टॉव	ार, सामान ब	प्रादि" के रूप में	संशोधित करने	का प्रस्ताव है	ŢI
[5(viii)] 3.1.1	• वाहनों के प्रहस्तन के लिए रो-रो आपरेशन के अलावा घाट दर अलग से उपलब्ध नहीं	• ,	प्राधिकरण से	वाहनों को मशीन	री की श्रेणी	के तहत शामिल	। करने का अनु	रोध किया जा	ता है।
3.1.1	ह। नोट 7 – यदि, खतरनाक माल के मामले में, (यानी) कार्गों को अंतर्राष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) के रूप में जाना जाता है, जिसे कम सं.16 और 23, के तहत "माल अन्यथा निर्दिष्ट नहीं किया गया" के रूप में वर्गीकृत किया गया है, उपरोक्त अनुसूची के – घाट भाड़ा की सामान्य देय राशि का 100 प्रतिशत ऊपर और अधिक वसूल किया जाएगा।	रूप में है, उ जाए	र्ने जाना जात परोक्त अनुसृ IT ।	ाहै,जिसे क्रम सं. चििके – घाट भा	1 और 6, "म ड़ाकीसाम	गाल अन्यथा निां ान्य देय राशि	र्दिष्ट नहीं किय का 100 प्रति	ागया" के रूप शत ऊपर औ	ोड (आईएमडीजी) के में वर्गीकृत किया गया र अधिक वसूल किया
3.1.1	नोट नं.14 – रेस्टो - कार्गो अन्य पत्तनों का पोतों से उतरे हुए और उसी पोत में फिर से लादे गए <u>कार्गो पर यथालागू घाट भाड़ा प्रभारित किया जाएगा.</u>			ानों के कार्गो को पं गों श्रेणी के तहत घ					जर्गो पर घाटभाड़ा,
3.1.1 [नोट	बोनाफाइड उपभोज्य/गैर-उपभोज्य पोतीय सामान श्रेणी का कार्गो को पूर्व संशोधित एसओआर के अनुसार घाटभाड़ा से छूट दी गई है। अब यह छूट वापस ले ली गई है, लेकिन		तरल वस्तुओं वित है।	के लिए अनुसूची	पीओएल 3.	1.1 (1) की लि	क्विड बल्क'(र्प	अोएल) श्रेणी	के अनुसार घाट भाड़ा

(8)]	मौजूदा एस	ओआर में कोई घाटभ	ाड़ा दर निर्दिष्ट नहीं	है.		(ii). ब्रेक बल्क श्रेणी के तहत 'उ	ान्य निर्दिष्ट नहीं [,] के अनुसा	र अन्य मदों के लिए घाट भ	गड़ा प्रस्तावित है।					
3.1.2 नोट (ख)		त्र अंदर धूल भरे कार्ग लेए उपकर लागू होगा		.2 के तहत	प्रदूषण को कम करने के	के उपायों के लिए उपकर लागू होगा।]								
3.2.1	खंड उपलब	ध नहीं है				नोट 3- विंदु (iii) निम्नानुसार जोड़ा जाए। "पोत की लोडिंग शुरू होने की तारीख तक विलंब-शुल्क की गणना की जाएगी"								
3.3	नया प्रावध	ान				(x)कार्गों के भंडारण के लिए सीमा शुल्क प्रतिबंधत क्षेत्र के अंदर आवंटित भूमि के लिए, एक महीने के किराये के बराबर किराये की फीस अग्रिम के रूप में वसूल की जाएगी।								
5.11	1	इसेंस शुल्क के लिए दैं गय से 24 घंटे तक है।		दिन "इकाई	का अभिप्राय प्रवेश प्राप्त	नोट- 5 लाइसेंस शुल्क के लिए करने के समय से 24 घंटे तक		"इकाई का अभिप्राय पत्	तन में प्रवेश अनुज्ञा-पत्र प्राप्त					
5.02.2	5.02.2 पे	ोत के स्वामियों, मालि	कों या एजेंट के लि	ए ग्रैब के लिए	्शुल्क,	5.02.2 पोत के स्वामियों, मा	लिकों या एजेंट के लिए ग्रै	ब के लिए शुल्क,						
	विवरण		दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य		ति शिफ्ट * तटीय	विवरण	दर प्रति शिफ्ट विदेशी/अन्य	दर प्रति शिफ्ट **** तटीय						
			(₹.)	(₹.)			(枣.)	(₹.)						
	10 सीर्ब	ोएम ग्रेब के लिए	2,891.08	1,73	4.65	वार्फ क्रेन को ग्रेब प्रदान करने के लिए	15,713	9,428						
		एम ग्रेब के लिए	2,168.90	1,30		करन कालए								
		एम ग्रेब के लिए	1,445.54	867.										
	*** निध	लेए स्थानांतरण के ि	त-तट स्थानांतरण,	क्वे से/के लि	गगू होता है। ए स्थानांतरण, भंडारण टीय कार्गो और कंटेनरों	उपर्युक्त संबंधित दरों का 50% *** निर्धारित की गई दरें स्थानांतरण के लिए रियायती	, पोत-तट स्थानांतरण,	क्वे से/के लिए स्थानांतर	ण, भंडारण यार्ड से <i>वे</i> लिए गागू होंगी।					
अध्याय		11.7	के लिए बी.ओ. चि	दंबरनार पत	न न्यास कार्गो प्रहस्तन	हटा दिया गया।								
-VI		श्रोसीपीटी सीएचडी) विवर	से श्रमिकों की आपू											
	1	2 20			50.00 (थर्मल कोयले के लिए I) 18.00* (थमैल कोयले के अलावा कार्गों)									
	2	कोयला जेट्टी-॥	पर कोयला	50.00	50.00									
	3	नमक		50.00	18.00									
	4	कंटेनर स्टफिंग औ संचालनों के लिए		50.00	50.00									
	5	ट्रांजिट शेड और वे आदि पर सी एंड प के लिए	यरहाउस एफ प्रचालनों	50.00	50.00									
	6	क्षेत्र ख के लिए		50.00	18.00 *									
1.1		पर्थ कैलेंडर माह के प्रथ				लाइसेंस शुल्क अनुसूची के प्रयो	जन के लिए महीने का मत	लब 30 दिनों की निरंतर	अवधि होगी।					
1.2	डीएएमपी	के 25.09.2018 के	आदेश के अनुसार न	या खंड।		बंदरगाह पर रुक कर या विना मई 2018 की अधिसूचना सं संबंधित शुल्क में रियायत के ि ((ii). पूर्वी तट पर एक भारती बांग्लादेशी जल से और पोत अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्कों अं संदर्भगत, पोत संबंधी शुल्कों अं	ुजरते हुए तटीय सामान, रुके परिवहित किया जार ख्या 38/2018-सीमा शुल नेए पात्र होंगे। य बंदरगाह और भारत में परिवर्तन के बिना गुजरते बोर्ड की अधिसूचना संख्या गैर कार्गों संबंधित शुल्कों मे	पोत के परिवर्तन के बिन ग है, तो वह, केंद्रीय अप्रत्य क (एनटी) के संदर्भगत पो एक नदी पर बंदरगाह या इए तटीय सामान परवीं 38/2018-सीमा शुल्क (ए रियायत के पात्र होंगे।	ा अथवा नहीं और किसी भी क्ष कर और सीमा शुल्क की 11 ात संबंधी शुल्क और कार्गों से इसके विपरीत, एक पोत द्वारा					
						अपुष्पा सिवारित प्राप्यास प्र और संशोधन आदेश सं.टीएए अनुपालन के अध्यधीन होंगे ।	मपी/53/2015-वीओसीर्प	ोटी दिनांक 10 जून 201	16 में निर्धारित प्रावधानों वे					

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 4th December 2020

No.TAMP/19/2020-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for amendments to its existing Scale of Rates (SOR) approved vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/19/2020-VOCPT

V.O. Chidambaranar Port Trust

-

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 28th day of October 2020)

This case relates to a proposal dated 07 April 2020 received from the V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for amendments to its existing Scale of Rates (SOR) approved vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019.

- 2. The general SOR of VOCPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 which was notified in the Gazette of India on 22 October 2019 vide Gazette No.363. Subsequently, a speaking Order was notified vide Gazette No.440 dated 02 December 2019. The revised SOR notified by this Authority came come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the SOR in the Gazette of India and shall be in force for a period of 3 years from the date the revised SOR came into effect i.e. till 21 November 2022.
- 3.1. In this backdrop, the VOCPT vide its e-mail dated 07 April 2020 under cover of its letter dated 07 April 2020 has made following submissions. Subsequently, the VOCPT vide emails dated 12 October 2020 and 16 October 2020 has made further submissions supplementing the reasons for the proposed amendment:
 - (i). After implementation of SOR, a number of representations are received from the port users and user associations and port experienced some practical difficulties to implement the revised SOR. In this connection, after conducting series of meeting with port users and with the approval of Board of VOCPT vide Board Resolution no.110 of the Board Meeting dated 27 February 2020 (copy furnished) modifications to the approved SOR have been proposed.
 - (ii). Existing SOR vis-à-vis amendment proposed by port in the existing SOR along with reasons for this proposed amendment given by VOCPT are tabulated below:

Refer ence to the SOR		by port and prescri ority vide Order No. Octo			Am	endment proposed by V	OCPT vide its letter da	ited 7 April 2020	Reasons for amendment					
2.2.1.	The rate sp	ecified below is for 2	Zone A						Port has					
			Rate	e per GRT		Rate per GRT								
	St. No.	Size of vessel	Coastal vessel	Foreign- going vessel	Sl. No.	Size of vessel	Coastal vessel	Foreign-going vessel	reduction in the existing rate for					
			(in ₹)	(in US\$)			(in ₹)	(in USS)	the vessels in					
	1	0 to 20,000 GRT	13.47	0.5162	1	0 to 20,000 GRT	12.12	0.4646	the slab 0- 20.000 GRT.					
2.2.3 note 3 (i).(e)	Shifting a berth in vessel re-		applicable. per draft bert ccommodate t raft berth pro	h to lower draft he first waiting ovided no other the queue shall	completion (ii) More the requested by Shifting a to accomprovided	fling is free during cargo of cargo operation. an one shifting is chargeal y the respective vessels M vessel from deeper d modate the first wait no other vessel requil be considered as "SH	ble as per the above rate aster/ Ship agent raft berth to lower di ting vessel requirin ring lower draft bert	s whenever the shifting is raft berth in <u>all berths</u> g deeper draft berth h waits, in the queue	To provide clarity that the free shifting is not applicable for the operations other than cargo handling like bunkering and ship repairing etc To provide clarity that this condition is applicable to all berths and not to specific berths.					
2.4.1.	Sl. No.	Particulars	part t Coastal	T per hour or thereof Foreign-going	Sl. No.	Particulars	Coastal vessel	hour or part thereof Foreign-going vessel	Port has proposed 10% reduction in the existing rate for					
			vessel (in ₹)	vessel (in US\$)	<u> </u>	0 t- 20 000 CPT	(in ₹) 0.1739	(in US\$) 0.0068	the vessels in					
	1	0 to 20,000 GRT	0.1932	0.0075		0 to 20,000 GRT	0.1739	0.0068	the slab 0- 20,000 GRT.					
2.4.2	after the exp Manager to the following	No. 7: Any vessel we piry of the time given vacate the berth shall g rates: - irst two days – At for	n by the Deputy I pay additional b	Conservator/Traffic erth hire charges at	(Schedule	to bring this note of berth hire charg or other vessels).			As this condition is a general condition relating to berth					

	for authorised occupation.		hire charges
	 (ii). For third day and for subsequent days - At six times the rate of berth hire charges for authorised occupation. (iii). The additional berth hire charges shall be in addition to normal berth hire charges payable under the schedule. 	TAMP:	and not applicable to fishing vessels only, it is proposed to bring it as a common note of berth hire schedule 2.4.
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Output norms for NCB-1 Berth is not approved by TAMP stating NCB-I is a captive berth operated by M/s. NTPL	TAMP is requested to fix output norms for NCB-I for handling coal by TANGEDCO at 12,500 MT/per day.	Considering the TANGEDCO is handling coal by one shore unloader and one conveyor system, output norm of 12,500 MT per days is proposed. On the other hand for NTPL 25,000 MT per day was fixed for NCB-I wherein two shore unloaders and two conveyor system is being used. Hence, 50% of 25,000 MT per day is proposed. Subsequently, VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that presently, the vessels of TANGEDCO are being handled at NCB-I which is a captive facility of M/s. NTPL (NCB-I). The vessels, if any, handled at NCB-I other than captive user, the output norms to be prescribed and accordingly, it is proposed to fix output norms to be prescribed and accordingly, it is proposed to fix output norms for TANGEDCO's vessel at NCB-I, since the TANGEDCO is not the captive user and comes under the other user category of NCB-I only. Hence the port has proposed to approve the proposed amendment
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Under output norms Sl. No-5 is mentioned in Ilmenite	The same may be as 'Ilmenite (Export)'.	Since norms for Ilmenite (Imp) is separately available in Sl. no.26.
2.5.1.(b) [Note 2(a)]	Example case: (a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 18.00 hour (6.00 hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within the allowable 12.00 hours free period.	Example case: (a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs (01.12.2019) hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 6.00 (03.12.2019) hours (6 hrs +48.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within allowable 48.00 hours free period.	TAMP in the example case has cited 12.00 hours free Anchorage charges as in previous SOR
2.5.1 Note (2)(a)	 (b). In the same case, if the vessel is not ready till 20.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. (c). In the same case, if the berth is ready only at 22.00 hours and the vessel is ready by 23.00 hours, then for the first four hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (22.00 hrs to 23.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. 	(b). In the same case, if the vessel is not ready till 50.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. (c). In the same case, if the berth is ready only at 52.00 hours and the vessel is ready by 53.00 hours, then for the first four hours (48.00 hrs to 52.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (52.00 hrs to 53.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.	instead of the revised free hours of 48 hours. Hence, the example requires correction. Accordingly, modification is proposed. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has categorically stated that as regards proposed clause (c). the clause inadvertently gives reference to 2.5.1(a) and the same may be read as 2.5.1(b)
2.5.1	Anchorage fees Notes 1&2 (1). The above rates will apply after expiry of 48 hours from the	The above rates are applicable after 48 hrs. as per the following condition: (i). Vessel Ready Berth not ready- Charges as per 2.5.1(a) is applicable	Prior to incorporation of 2.5.1 (b) (newly
	anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available. (2) The time for law of Anchorage fee will count in such cases.	(ii). Vessel not ready Berth ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable	incorporated with increased anchorage charges over and above the
	(2). The time for levy of Anchorage fee will count in such cases from the time the berth is available excluding the over lapping	(iii). Vessel not ready Berth not ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable.	over and above the tariff vide 2.5.1(a))

48	hour	s time of the wa	iting ve	essels.														the vessel has
																		charges as per 2.5.1(a)
																		irrespective whether v allotted
																		occupied by
																		User. remaining
																		conditions newly incorpor
																		when the t 2.5.1(b) inse
																		and hence provide clarity
																		notes are modif
S			Unit		es (In Ro ne A		ne B		SI			Uni		es (In Ru ie A		ne B]	
		Cargo	of charg	Foreig		Foreig			N D.		Cargo	t of cha	Fore	Coa	Fore	Coa	1	
1.	T i	quid Bulk (POL)	e	n	al	n	al		1.	Liqui	d Bulk (POL)	rge	ign	stal	ign	stal		
	(i)	Diesel Oil	1 KL	75.01		-	-		1.	(i)	Diesel Oil	1	75.01	75.0	75.01	75.0	1	
	(ii		1 KL	105.99 192.42		-	-			(ii)	Furnace Oil	KL 1	105.9	105.	105.9	105.	1	
	(iv) Naptha	Cum 1 KL	114.14		-	-			(iii)	LPG	KL 1	192.4	99 115:	9 192.4	99	-	
	(v)	Petroleum Coke	1 MT	74.36	74.36	-	-	#				Cu m	2	45	2	45		
	(vi	Others - Not specified	1 KL	75.01	45.02	19.56	11.74	1		(iv)	Naptha	1 KL	114.1 4	114. 14	114.1 4	114. 14		
2.		quid Cargo	1 121					1									1	
	(i)	Lye	1 KL	63.59	38.15	-	-			(v)	Others – Not	1 KL	75.01	45.0	19.56	11.7	1	
	(ii	Ammonia	1 MT	138.60	83.17	-	-			* , .	specified	KL	/3.01	2	19.30	4		
	(ii	·		75.01	45.02	19.56	11.74	^	2:	(i)	d Cargo Caustic	1	63.59	38.1	63.59	38.1	1	
	(iv	Acid	1 MT	138.60	83.17	-	-			(ii)	Soda Lye Liquid	KL 1	138.6	5 83.1	138.6	83.1	-	
	(v)	Sulphuric Acid	1 MT	81.53	48.92	-	-			(iii)	Ammonia Palm Oil	MT CB	75.01	7 45.0	0	7 11.7	_	
	(vi) Vinyl Chlorides	1 MT	138.60	83.17	-	-		 	(iv)	Phosphoric	M 1	75.01 138.6	2 83.1	19.56 138.6	4 83.1		
	(vi	ii) Molasses	1 MT 1 MT		40.10 46.09	38.40	23.03			, · ·	Acid	MT	0	7	0	7 48.9		
	(ix) Others - Not	1	146.76		-	-			(v)	Sulphuric Acid	1 MT	81.53	48.9	81.53	2	1	
3.		specified y Bulk – Coal	Cum							(vi)	Vinyl Chlorides	1 MT	138.6 0	83.1 7	138.6 0	83.1 7		
	(i)	All Types of Coal								(vii)	Molasses	l MT	66.86	40.1 0	66.86	40.1 0		
	(a)	(a). Charcoa in bags/bulk.	1 MT	45.66	27.39	19.56	11.74			(vii i)	Sludge Oil	1 MT	76.81	46.0 9	38.40	23.0		
	(b)	(b) Coal by whatever	1 MT							(ix)	Others – Not	1 Cu	146.7	88.0	146.7	88.0]	
		name described in							3.	Dry F	specified Bulk – Coal	m	6	6	6	6	-	
		Customs Document and		61.96	61.96	-	-			(i)	All Types of Coal						1	
		used for Thermal								(a)	(a).	1	07.66	57.3	60.76	41.7	1	
	1	Power Plants									Charcoal in bags/bulk.	MT	95.66	9	69.56	4		
	(0	whatever	1							(b)	(b) Coal by whatever	1 MT						
		name described in	1								name described							
		Customs Document		61.96	37.17	37.17	22.30				in Customs Document		111.9	111.	111.9	111. 96		
		other than sl no: 3(b)								and used for		6	96	6	90		
	(d)	above. Metallurgical C	1 MT					-			Thermal Power							
		oke		74.36	44.62	-	-			(c)	Plants (c) Coal by						-	
4	Dı	y Bulk – Others									whatever name							
	(i) (ii	Clinkers	1 MT		27.39	22.84	13.70				described in Customs		111.9	67.1	87.17	52.3		
		Concentrate		89.69	53.80	-	-				Document		6	7	07.17	0		
	(ii	Sand	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	,			other than sl. no. 3(b)							
	(iv	Sand	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91	\ \		(d)	above. Metallurgica	1	124.3	74.6	124.3	74.6	1	
	(v)	Bulk		11.42	6.84	6.53	3.91			(e).	1 Coke Petroleum	MT 1	124.3	2 124.	124.3	124.	1	
	(vi	·	1 MT	30.98 30.98	18.59 30.98	19.56 19.56	11.74 19.56	4	4.	Dry E	coke Bulk – Others	MT	6	36	6	36	1	
	(v	iii Lime In Bulk	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74			(i)	Clinkers	1 MT	95.66	57.3 9	72.84	43.7 0		
	(ix		1 MT 1 MT		18.59 40.10	19.56 30.98	11.74 18.59			(ii)	Cu. Concentrat	1 MT	139.6	83.8	139.6 9	83.8	1	
$\parallel \parallel$	(xi	(MOP, SOP) Rock	1 MT	53.80	32.28	23.46	14.08			(iii)	e Garnet Sand	1 MT	80.98	48.5	69.56	41.7	-	
	(xi	Phosphate ii) Salt	1 MT	8.16	4.89	6.53	3.91	∞		(iv)	Gypsum	1 MT	61.42	36.8 4	56.53	33.9		
	(x	iii) Sugar	1 MT	68.48	41.09	52.18				(v)	Sand Gypsum In	1	61.42	36.8	56.53	33.9		
		iv) Sulphur		53.80	32.28	24.46				(vi)	Bulk Ilmenite	MT 1	80.98	48.5	69.56	41.7		

(xv)		1 MT 1 MT		40.10 39.41	30.98 29.72	18.59 17.83		l			MT		9		4	4
(xv)	Wileat	1 1/11	00.40	39.41	29.12	17.63			(vii	Iron Ore	1 MT	80.98	80.9 8	69.56	69.5 6	
(xvi	i Others - Not	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74			(vii i)	Lime In Bulk	1 MT	80.98	48.5 9	69.56	41.7 4]
) 5. Bre	specified ak Bulk								(ix)	Lime Stones	1 MT	80.98	48.5 9	69.56	41.7 4	1
(i)	Cashew Kernal, Fruits and Nuts	1 MT	66.86	40.10	55.45	33.27			(x)	Potassium Sulphate (MOP,	1 MT	116.8 6	70.1 0	80.98	48.5	1
(ii) (iii)	Cement Construction	1 MT 1 MT		34.25 17.61	29.35 19.56	17.61 11.74	a		(xi)	SOP) Rock	1	103.8	62.2	73.46	44.0	4
\	Materials						w		<u> </u>	Phosphate	MT	0	8		8	4
									(xii)	Salt in bags / bulk	1 MT	58.16	34.8 9	56.53	33.9 1	
									(xii i)	Sugar in bags / bulk	1 MT	118.4 8	71.0 9	102.1 8	61.3 2	
(iv) (v)	Granite Iron and Steel		81.53 57.08	48.92 34.25	44.03 29.35	26.41 17.61			(xiv	Sulphur	1	103.8	62.2	74.46	44.6	1
`	Materials								(xv	Urea	MT 1	116.8	70.1	80.98	48.5	1
(vi)	Logs / Timber	Cum	50.56	30.33	29.35	17.61			(xvi	Wheat	MT 1	118.4	69.4	79.72	9 47.8	$\frac{1}{2}$
(vii)		1 MT 1 MT			95.77	57.46	*) (xvi	Construction	MT 1	8 79.35	1 47.6	69.56	3 41.7	4
\	Blade								i)	materials	MT		1		4	
	Oil N.	110	68.48	41.00	10.56	11.74			(xvi ii)	Others – Not specified	1 MT	118.4 8	71.0 9	69.56	41.7 4	
(ix)	Others - Not specified	1 M1	68.48	41.09	19.56	11.74		5.	Break			11140		1051]
									(i)	Cashew Kernal, Fruits and	I MT	116.8 6	70.1 0	105.4 5	63.2	
Cor	tainer								(ii)	Nuts Cement	1 MT	107.0 8	64.2 5	79.35	47.6 1	1
(i)	20 feet	Each	138.60	83.17	-	-			(iii)	Construction Material /	1 MT	79.35	47.6 1	69.56	41.7 4]
(ii)	(empty) 20 feet (loaded)	Each		415.81		-	-			break bulk and dry bulk -					·	
(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-				others		101.5	50.0	01.00		4
(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.3 5	624.20	-	-			(iv)	Granite	1 MT	131.5 3	78.9 2	94.03	56.4 1	
Ro	Ro Vessel								(v)	Iron and Steel Materials	1 MT	107.0 8	64.2 5	79.35	47.6 1	
(i)	Automobiles through Ro Ro vessels for	Nos.	638.46	383.08	-	-			(vi)	Logs / Timber	1 Cu m	100.5 6	60.3	79.35	47.6 1	1
	handling below 1,600								(vii)	Machinerie s	1 MT	291.5 4	174. 93	195.7 7	117. 46	
(ii)	CC Automobiles through Ro Ro vessels for	Nos.	1,276.9	766.15	-	-			(vii i)	Wind Mill Blade, Tower, accessories	MT	360.0 0	216. 00	-	-	
	handling above 1,600								(ix)	etc. Oil cake /	1	95.66	57.3	69.56	41.7	4
	CC									cobra	MT		9		4	4
									(x)	Cattle feed	1 MT	69.56	41.7 4	59.78	35.8 8	
									(xi)	Maize	1 MT	82.62	49.5 6	49.56	41.7 4	
									(xii	Fly ash	1 MT	79.35	47.6 1	69.56	41.7 4	1
									(xii i)	Others – Not specified	1 MT	118.4 8	71.0 9	69.56	41.7	1
								6.	Conta (i)		Eac	138.6	83.1	-		1
									(ii)	(empty) 20 feet	h Eac	0 693.0	7 415.	-	-	4
										(loaded)	h	2	81			
									(iii)	Above 20 feet (empty)	Eac h	201.7 6	121. 05	-	-	
									(iv)	Above 20 feet (loaded)	Eac h	1,040 .35	624. 20	-	-	
								7.	Ro Ro	Vessel					•	
									(i)	Automobil es through Ro Ro vessels for handling below	Nos.	638.4	383: 08	638.4 6	383t 08	
									(ii)	1,600 CC Automobil es through Ro Ro vessels for handling above 1,600 CC	Nos.	1,276 .92	766. 15	1,276 .92	766. 15	-

Additional notes to the existing notes:
(i). The wharfage rate of coal applicable for cargo handled by consignee M/s.NTPL is ₹61.96 which is subject to WPI indexation.
(ii). A reduction of ₹15 per MT and ₹9 per MT will be applicable on the wharfage charges for the foreign vessels and coastal vessels of more

		than 11.5 draft respectively, if the cargo is being handled through HMC at IX th Berth.	
3.1.1 [1(v)]	# The wharfage for petcoke has been approved under liquid bulk category in the existing SOR	The wharfage for pet coke may be brought under dry bulk category	As the nature of pet coke is not liquid, the same is proposed to be brought under dry bulk category.
3.1.1 [(2)(iii)]	For palm oil, unit of charge not available.	^ The unit of charge in terms of CBM is proposed to be prescribed.	The unit of charge for palm oil is not available in SOR. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that earlier for the category of Oils-Vegetable and animal, CBM is the unit of charge. On the same line, for Palm oil also, CBM is proposed. Hence, requested the Authority to approve the same.
3.1.1 [4(iv)]	V The description of Gypsum sand is available under SI. No.4 (iv) and Gypsum in Bulk in 4(v).	V Gypsum sand prescribed is 4(iv) is to be removed since a separate description of 'Gypsum in bulk' is also available under SI. No.4 (v).	Duplication is removed.
3.1.1 [4 (xii)]	∞ Salt	[∞] Salt in bags / bulk	To cover both salt in bulk as well as handled in bags.
3.1.1 [4(xiii)]	~ The description for cargo is Sugar under SLNo.4(xiii).	~ The description may be modified as "Sugar in Bags/in Bulk".	To cover both Sugar in bulk as well as handled in bags.
3.1.1 [5 (iii)]	@ Construction materials / Break bulk	@ Construction material / break bulk and dry bulk - others	To cover both break bulk and dry bulk – others, this modification is required.
3.1.1 [5(viii)]	* The description of cargo has been prescribed as "Wind Mill Blade" in the existing SOR.	* The description proposed to be modified as "Wind mill blade, tower, accessories etc."	As the wind mill blade do not cover the components of wind mill i.e., tower and accessories etc. and hence now it is added.
3.1.1 [7]	Wharfage rate for handling vehicle is not separately available other than Ro Ro operation.	• The Authority is requested to incorporate vehicles category under machineries.	Under RO RO operations as LO LO (Lift on-Lift Off) Since the handling by means of LOLO is different from RO RO operation, hence it is proposed under machineries category. Subsequently, the VOCPT vide is email dated 12 October 2020 has further clarified that at present in VOCPT, no Ro operations facility is available. However, considering the only possible handling mechanism by means of Lift On-Lift Off basis, for handling vehicles, the unit of charge in respect of "machineries category" is proposed for levy of wharfage, It is also clarified that as per the earlier SOR, the wharfage for vehicles of various types and accessories were prescribed and the unit of charge as MT also. The details of quantum of MT will be available in the IGM/EGM for levy of charges.

3.1.1	Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as "Goods not otherwise specified", vide <u>SI,No.16</u> and <u>23</u> of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues	Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) specified", vide <u>Category 1 to 6</u> of the above shall be recovered over and above the normal d	, classified as "Goods not otherwise schedule, 100 percent of the wharfage	Earlier the "other cargoes" category was available only under Sl. No.16 and 23. Now, in present SOR, it is available under all categories. Hence the Note is also proposed to be modified accordingly.
3.1.1	Notes no.14-Restow-Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied as applicable.	Restow – Cargo of other ports landed from ver wharfage shall be levied double the wharfage u	inder relevant cargo category.	To provide clarity regarding quantum of wharfage i.e., single time or double time, this note is proposed. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that as the Restow operation involves double operations viz., one operation for unloading of the cargo from vessel to berth and another operation for loading of the cargo again from berth to vessel hatch, double wharfage approved the cargo again from the cargo again from berth to vessel hatch, double wharfage the cargo again from the cargo again from berth to vessel hatch, double wharfage the cargo again from berth to proposed. Hence requested, the same may be approved by the Authority.
3.1.1 [Note (8)]	The category of goods viz., Bonafide consumable / Non- consumable ship stores; is exempted from wharfage as	(i). For liquid items wharfage as per schedule 3.1.1 (1) is proposed.	'Liquid Bulk' (POL) category of	As the exemption has
	per pre revised SOR. Now the exemption has been withdrawn but no wharfage rate is specified in existing SOR.	(ii). For other items wharfage as per 'C bulk category is proposed.	Others not specified' under Break	been withdrawn, the wharfage rate is required to be collected on Bonafide consumable/ non- consumable ship stores.
3.1.2 Note (b)	The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside <u>Green gate</u> .	The cess for pollution mitigating measurapplicable to the dusty cargoes dischar		Custom bound area not only covers the area inside green gate but also covers all the areas viz., red gate, blue gate and yellow gate. Hence, this modification is
3.2.1	Clause not available	Notes 3- point (iii) may be added as follows.		As per Note (2)(i)
		"Demurrage shall be calculated till the date the		of demurrage schedule, for imports it is stated that free period starts with following the date of complete discharge of goods from vessel but in the case of export no clarity is available with regard to completion date of demurrage. Hence, this note is proposed.
3.3	New provision	For land allotted inside the custom bound equivalent to one month rental fee will be colle	cted as advance.	No provision is available in existing SOR for the collection of caution deposit. Collection of two weeks amount is in vogue.
5.11	Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the daily pass means 24 Hours from the time of entry.	Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the da of obtaining Port entry permit.		To avoid delayed usage of pass taken, this modification is proposed.
5.02.2	5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS.	5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRA	AB TO MASTERS, OWNERS OR	As available
1 1	OWNERS OR AGENTS OF VESSEL	AGENTS OF VESSEE		earlier, single rate
		Particulars	Rates per shift Foreign / Others Rates per shift **** Coastal	for Grab is proposed with the relevant increase is proposed as in the

	For 5 CBM Grab 1,445.54 867.32	For Providing Grab to wharf Crane	15,713	9,428	Subsequently, VOCPT vide its
	50% of the above respective rates is applicable for half shift basis.				email dated 16 October 2020 has
	50% of the above respective rates is applicable for half shift basis. ***The rates prescribed shall be applicable for the Coastal Cargo and containers eligible for concessional tariff for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard	50% of the above respective rates is applica ***The rates prescribed shall be applica eligible for concessional tariff for ship-sho from storage yard	ble for the Coastal (Cargo and containers	email dated 16
Chapter – VI	6.1. LEVY FOR SUPPLY OF LABOUR FROM V.O.CHIDAMBARANAR PORT TRUST CARO HANDLING DIVISON (VOCPT CHD) FOR CARGO HANDLING OPERATIONS	Deleted.			
					Regarding container stuffing & destuffing operations, no such operations are being done in the last 3 years, it is also not required. Hence, it is requested that the entire Chapter-VI may be deleted by the Authority.
1.1	Month shall mean the period 1 st to end of calendar month.	"Month shall mean a continuous period of schedule.			This definition is proposed as an additional note under Schedule-3.3 in line with week definition since one user takes the land middle of the month he has to pay two months License fee as per the definition. Hence, modification proposed.
1.2	New clause as per TAMP order dated 25.09.2018.	(i). Coastal good transported between a Indian port on west coast or vice ve waters of Sri Lanka, whether or not c and without change of vessel in terms dated 11 May 2018 of Central Board eligible for concession in vessel related	rsa, by a vessel th alling any port in Sr Notification No.38/2 of Indirect Taxes an	rough the territorial i Lanka in between 018-Customs (N.T.) d Customs shall be	As the new clause is not included by TAMP in the revised SOR, the same is proposed to be incorporated.

(ii). Coastal good transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect	
Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges	
and cargo related charges.	
The provisions prescribed above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26	
November 2015 and amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10	
June 2016.	

- 3.2. The port has stated that it has conducted series of meeting with port users and with the approval of Board of VOCPT vide Board Resolution no.110 of the Board Meeting dated 27 February 2020 proposed these corrections as port had experienced some practical difficulties in implementation of the notified SOR. The VOCPT has requested to consider to incorporate the corrections proposed in the SOR by means of a corrigendum.
- 4. It is relevant to state that Corrigendum is issued where there is apparent error on the face of the records considered to remove the error. The proposal of the VOCPT is not to rectify any apparent error as such. It can be seen here that the VOCPT has proposed many modifications/ amendments to the rates/ conditionalities prescribed in the existing SOR and has also proposed to insert new conditions and new rates. That being so, the usual consultation process was followed with the concerned users on the proposed amendment in the existing SOR of the VOCPT.
- 5. The main amendment proposed by the VOCPT are summarized below:
 - (a). In Pilotage and berth hire charges for the vessels upto 20,000 GRT the port has proposed reduction of 10% with effect from 01 January 2020.
 - (b). Separate wharfage rate is proposed for few cargoes like oil cake, cattle feed, maize and fly ash as presently, the wharfage rate for these cargo items falls under "Other cargoes" in the respective category.
 - (c). Handling of vehicle by lift on/ lift off is different from RORO operation and it is proposed to charge wharfage rate of Machinery for handling of vehicle by lift on/ lift off.
 - (d). Existing labour levy proposed to be merged with the wharfage. Merger is proposed uniformly for all cargo except liquid cargo and containerized cargo. The proposed amendment is for transparency in billing and for ease of doing business.
 - (e). Single rate for grab is proposed in line with the pre-revised SOR as against the prescription for rate for three different sizes of grab.
 - (f). Modification proposed in notes on anchorage fees.
 - (g). Output norms for NCB-I is not prescribed in the existing SOR. Considering that the handling of coal by TANGEDCO is done with one shore unloader and one conveyor, output norm of 12500 MT per day is proposed i.e. 50% of the output of 25,000 per MT day for NCB-I which operates with two shore cranes and two conveyor systems.
 - (h). Few modifications are proposed in existing notes for transparency and for ease of business.
- 6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of VOCPT dated 07 April 2020 was forwarded to the concerned users/ user organisations and BOT operators seeking their comments vide our letter dated 2 June 2020. We have received comments from few concerned users/ user organisations, copies each of comments were forwarded to VOCPT as feedback information. The VOCPT had furnished its response vide its emails dated 07 September 2020 and 29 September 2020.
- 7.1. A joint hearing in this case was held on 18 August 2020 through Video Conferencing. The VOCPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.
- 7.2. At the joint hearing, the main concern of IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd., Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd. and Seaports Logistics Pvt. Ltd. was that with the merger of the labour levy with wharfage, the proposed wharfage rate becomes high. They have contended that this will discourage users to use the berths from where they operate the HMC and have requested the port may apply concessional rate. As agreed at the joint hearing, the VOCPT vide our letter dated 25 August 2020 was requested to examine their request and furnish its response within a week's time.

- 7.3. As agreed at the joint hearing, Indian Oil Corporation Limited (IOCL) and Southern Petrochemical Industries Corporation (SPICL) vide our letter dated 25 August 2020 were requested to furnish their comments on power point presentation forwarded by us based on request of IOCL and SPICL by 29 August 2020. No comments are received from the IOCL and SPICL on the power point presentation made by the port.
- 8. With reference to the point of action referred above, the VOCPT has, vide its email dated 29 September 2020 clarified that the Port can't force any importer to handle their cargo at a particular berth and in fact, the importers will select the options based on various factors viz., productivity, cost, Charter hire, etc. Further, with regard to merger of levy with wharfage charges, the proposal is only to merge the charges so that the billing is easy and transparent and will not have any extra financial implication on users.
- 9. Further, the VOCPT vide its email dated 22 September 2020 has made following submissions:
 - (i). Considering this Authority's Order No.TAMP/12/2009-Misc. dated 09 April 2020 communicating the annual escalation factor at 1.88% for indexation of SOR for the year 2020-21 by Major Port Trusts under Tariff Policy, 2018, the port has decided to implement the escalation factor of 1.88% with effect from 01 October 2020 only instead of 01 May 2020 due to COVID 19 pandemic situation.
 - (ii). Port vide its letter dated 07 April 2020 submitted that the SOR modification proposal is without considering the said 1.88% escalation factor in the proposed tariff as the communication of indexation was received from TAMP after submission of Port's proposal for amendment. In view of the above, this Authority is requested to approve the tariff with the escalation factor of 1.88% on the proposed tariff while considering the approval of SOR modification proposal.
- 10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.
- 11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:
 - (i). This Authority has passed an Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019, approving the revised Scale of Rates (SOR) and Performance Standards with reference to the proposal received from the V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for general revision of its SOR. The revised SOR alongwith Performance Standards approved by this Authority were notified in the Gazette of India on 22 October 2019 vide Gazette No.363. Subsequently the detailed speaking Order was notified vide Gazette No.440 dated 02 December 2019. The validity of the said revised SOR approved is till 21 November 2022.
 - The current proposal of the VOCPT is for amendment to the revised SOR of the VOCPT approved by this Authority vide the said Order dated 10 October 2019.
 - (ii). The VOCPT has implemented the revised SOR approved by this Authority from 21 November 2019. The proposal for amendment filed by the port is in view of various representations received from port users. The port has stated that the amendment proposal is based on request of trade and most of amendments are mainly for reduction of rates prescribed in the existing SOR. The existing provision in the SOR and the amendment proposed along with reasons as brought out by VOCPT is tabulated in earlier paragraphs.
 - (iii). (a). IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd. has stated that Labour levy of ₹50 per Metric Tonne on the volume handled by the HMCs over is still far away from the Re.1/- per Metric Tonne levied earlier and which was in force for a period exceeding one year. Imocla has contended that despite the proposed reduction of ₹15/- per Metric Tonne in the current amendment proposal, the Receivers of the cargo would still prefer to take the vessel to other berths of the port which handle the cargo by ship cranes. This will result their efficient cranes to idle. IMCOLA has furnished a cost comparison as to total amount when vessel discharged at the Berth No.9 operated by them and partly at Berth No.9 and partly at port Berth Nos.3 and 4. Apart from IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd., the Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd. and the Seaports Logistics Pvt. Ltd. have also objected the proposed merger of the labour levy with wharfage rate. The said BOT operators have

stated that by the said merger the proposed wharfage rate becomes high and this will discourage users to use the berths from where they operate the HMC. The BOT operators have requested the port to apply concessional rate.

In view of the objection raised by IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd., Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd. and Seaports Logistics Pvt. Ltd., the port was requested to examine their request.

In this regard, the port has clarified that that in order to encourage the trade promotional measures to attract more cargo, Re.1 per tonne at 9th berth was levied with the approval of Board with effect from 08 May 2018 on test basis. However, no improvement was recorded in the Cargo handling operations at 9th Berth, even after extending the concession and levy at Re.1 per tonne. The VOCPT has averred that the statement of IMCOLA that the levy has been increased exorbitantly from Re.1 to ₹50 per Tonne is not correct as the concession given was on temporary basis to test the market, and there was no change in tariff approved by this Authority as such. The port has justified that infact the levy was ₹69 per Tonne in the pre-revised SOR which has been reduced to ₹50 per Tonne in the last tariff revision. Though, the Port has been putting efforts to increase the traffic, but BOT Operators, including IMCOLA, have not made any attempt to increase the traffic, including extending concession by reducing the tariff. The HMC operator also needs to look out for business options to attract cargo through their facility by putting efforts including offering suitable discounts, if required, so that the operations of HMC will be optimal. Neither the Port, nor the HMC Operator have guaranteed any cargo to each other and agreement entered by the port with IMCOLA is to provide for mechanized handling facility at the berth and user willing to avail the services can do as per their choice. There is no a compulsion to avail services from Berth No.9 or port operated berth.

As per the Tariff Policy Guidelines, the port can recover the average expenditure for the last three years prior to revision cycle plus return on capital employed. The proposal of levy of ₹50/- per tonne is to recover the expenditure incurred at cargo handling division and the same is being adopted as approved by TAMP only. As the Port also feels that the levy collected is in no way directly connected with the number of labourers deployed at each berth, the Port has proposed to merge the levy component with wharfage at a uniform rate of ₹50/- per M.T in consolidation manner and there was no change in tariff approved by the TAMP.

Thus, the proposal is only to merge the existing labour levy with the existing wharfage rate charges so that the billing is easy and transparent and will not have any extra financial implication on users. The port has further submitted that even in the current proposal, a note is proposed to apply another reduction of ₹15/- for foreign cargo and ₹6/- for coastal cargo for cargo being handled through HMC at berth no.9 for vessels more than 11.5 metre draft. So, effectively, the rate is reduced from ₹50/- PMT to ₹35/- PMT. As regards the point made by IMCOLA, that at the proposed merger the vessel will move to other berth, the port has clarified that the Port can not force any importer to handle their cargo at a particular berth and in fact, the importers will select the options based on various factors viz., productivity, cost, Charter hire, etc. As regards, the matter brought out by the IMCOLA Crane Company Ltd., about vessel would prefer to take the vessel to other berths of the port which handle the cargo by ship cranes and their crane would lie idle, it is an operational matter and it is for the port to look into it. The proposal of the port before this Authority is that the existing wharfage rate and labour levy for deployment of labour which are prescribed in two different schedule are proposed to be merged. The port has clarified that since the proposal is only for merger of the existing two rates i.e. labour levy with the wharfage rate, it does not envisage any financial implication. In fact, in the current proposal, the port has proposed a note giving concession of ₹15/- for foreign cargo and ₹6/for coastal cargo for cargo being handled through HMC at berth no.9 for vessels more than 11.5 metre draft.

Based on the above clarification and also recognising that the proposal is approved by the Board of Trustees of the port, this Authority approves the proposal of the port for merger of wharfage rate with labour levy for all cargo except liquid and containerized cargo as proposed by the port.

(b). Another point made by the IMCOLA is that the port has not deployed any labour for its operations nor is any labour required, as highly sophisticated Mobile Harbour Cranes are used to discharge the cargo onto the conveyor belt via the hoppers. IMCOLA has

complained that though it has agreed for deployment one port labour worker for each crane to witness their operations he is never present. The VOCPT in this regard has clarified that there is no notional posting and posting is made as per NIT Award. One Signal Man is posted for each HMC. The workers posted are attending for the duty and there has been no report on non-availability of Signal Man at the HMCs. It is reiterated that the port to ensure that as per clause 7.4 of the Tariff Policy 2018 no notional booking of labour and other similar notional charges is permitted.

- (c). As regards, the point made by IMCOLA about the royalty received by the port from PPP Operator should be applied first to meet cost of surplus labour as per the tariff Guideline of 2005 and accordingly, revenue share earned from them shall be an automatic contribution made towards cargo handling labour pool, the VOCPT has clarified that the labour levy of ₹50/- per tonne is towards recovery of tariff as per the SOR to meet the operational expenditure plus return as per Tariff Policy Guidelines. The payment of Royalty /revenue share on the earnings of BOT operators is governed under the respective concession agreement.
- (d). Another point made by IMCOLA is that port may add labour levy to vessel related charges; whereby ship agents will increase the freight and recover from user. Port will not be impacted. Labour levy is a charge related to cargo handling service. The contention of the IMCOLA is to shift this burden to the vessel side by adding to the vessel related charges does not merit consideration.
- (e). With regard to the point made by M/s.IMCOLA that their third crane capex cost is not added in the Project Cost for calculating the TAMP tariff, it is relevant here to state that the upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/16/2010-TPT dated 23 July 2020 is based on the proposal of the VOCPT for operation of mechanical handling equipment i.e. HMC crane at the port on PPP mode. The upfront tariff so determined is with reference to the optimal capacity, capital cost and operating cost of One HMC estimated by the port. Based on the approved tariff, the port would have invited bids for the project and the project is awarded to IMCOLA. The number of deployment of cranes falls under the domain of the port. As far as tariff is concerned, the upfront tariff approved in the original tariff Order shall apply based on which the project is awarded.
- (f). Tuticorin Ship Agents Association (TSAA) has pleaded with VOCPT to extend 10% discount on port dues as well for the vessels below 20,000 GRT. It is relevant to state here that the port has proposed 10% reduction in the first slab in the pilotage and berth hire as during the last revision in view of merger of few slabs in the berth hire and the pilotage fee the impact on tariff for smaller GRT vessels was high. Hence based on the representation of the trade, the port has proposed 10% reduction in the pilotage and berth hire for the slab upto 20000 GRT. As stated by the VOCPT port dues is not in slab system. It is a single rate. Hence the context and reason for giving reduction in Pilotage and berth hire does not apply to port dues.
- (iv). With reference to the revised SOR approved by this Authority, the VOCPT has requested to consider a few amendments / modifications in its existing SOR approved vide Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 based on request of trade. The points made by the VOCPT, the relevant extract from the tariff Order dated 10 October 2019 and our analysis thereon are dealt herein **Annex I** in seriatim. Based on the detailed analysis, the amendments proposed by the VOCPT as recommended in the said Annex is approved.
- (v). The current proposal of the VOCPT is for amendment in general SOR of the VOCPT. In the said proposal, the VOCPT has proposed to fix output norms for NCB-I for handling coal by TANGEDCO at 12,500 MT/per day stating that output norms for NCB-I is not approved by this Authority in the last general revision stating that it is a captive berth.
 - The VOCPT has stated that output norm for NTPL is fixed 25,000 MT per day for NCB-I wherein two shore unloaders and two conveyor system is being used. Presently, the vessels of TANGEDCO are being handled at NCB-I which is a captive facility of NLC Tamilnadu Power Ltd. (NTPL). The vessels, if any, handled at NCB-I other than captive user, the output norm is to be prescribed and accordingly, it is proposed to fix output norm for TANGEDCO vessel at NCB-I, since TANGEDCO is not the captive user and comes under the other user category of NCB-I only. Hence, the port has sought approval of this item. Considering that TANGEDCO is handling coal by one shore unloader

and one conveyor system, output norm of 12,500 MT per day is proposed i.e. 50% of 25,000 MT per day.

Firstly, the point made by the VOCPT that the output norm for NTPL is fixed 25,000 MT per day for NCB-I is not factually correct. As brought out in para 10 (iv) (h), our Order No.TAMP/53/2018-VOCPT dated 18 January 2019, this Authority has for the reasons explained stated that it is not in a position to approve productivity norms separately proposed by the port for NCB I at 25,000 Tonnes as the said berth is given by the VOCPT to NTPL for which this Authority has approved reference tariff following the upfront tariff guidelines of 2008 vide Order No.TAMP/29/2014-VOCPT dated 15 January 2016 and the approved rate is subject to annual indexation at 60% of WPI. The concerned operator will be governed by the productivity level prescribed in the said relevant Order.

Now the VOCPT has sought approval of productivity norm for the cargo of TANGEDCO to be handled at NCB-I citing that it is not captive cargo but other cargo.

In this regard, it is relevant to state that this Authority in the Order No.TAMP/29/2014-VOCPT dated 15 January 2016 relating to fixation of upfront tariff for NCB- I berth has approved Berth Hire and cargo handling charges. As per para 15 (xvii) (c) of the said Order, the berth hire charges is applicable for other cargo. The services at the BOT/ captive berths are to be rendered by the said operator who is governed by the handling norm considered in fixation of upfront tariff of their respective berths, and that the upfront/ reference tariff is a ceiling rate. That being so, when berth hire is leviable as per the said upfront tariff Order by the operator, it remains unexplained as to how different output norms for levy of penal berth hire can be prescribed in the SOR of VOCPT at 12,500 MT/per day as the said berth is given by the VOCPT to NTPL for which this Authority has approved tariff following the upfront tariff guidelines of 2008 vide Order No.TAMP/29/2014-VOCPT dated 15 January 2016 and the approved rate is subject to annual indexation at 60% of WPI. In view of the above position, this Authority is not in a position to approve the said insertion proposed by the port in its SOR.

(vi). The Port has during the processing of the proposal submitted the amendment proposal filed by it is without considering the 1.88% escalation factor applicable for the year 2020-21 announced by this Authority which is implemented by it from 1 October 2020 in view of Covid 19. Hence, the VOCPT has requested this Authority to prescribe the rate in the current proposal after indexing the tariff by the applicable indexation factor of 1.88% for the year 2020-21.

In this regard it is relevant to state that note (xxi) under the general terms and conditions at 1.2 already prescribes the note for annual indexation. The port is governed by the relevant note in the SOR as regards indexation factor and hence it is not necessary for TAMP to prescribe the indexed rate. The port may apply the applicable indexation factor before applying the rates approved in this amendment proposal.

- (vii). The rates approved by this Authority shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the this Order in the Gazette of India. Since the amendments approved will form part of the existing SOR of VOCPT, the validity of the amendments approved shall be as per the validity of the existing SOR of VOCPT.
- 12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the amendments proposed by the VOCPT is approved with amendment/ insertion/ modification/ replacement in existing SOR of VOCPT as **Annex-II**.
- 12.2. The amendments approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The amendments approved rate will remain valid till the validity of the existing SOR of the VOCPT.
- 12.3. The VOCPT is directed to amend the existing SOR accordingly.

Annex - I

A comparative position of the summary of modifications/ amendments made by the VOCPT, the relevant extract from the tariff Order No.TAMP/15/2019-VOCPT dated 10 October 2019 and our analysis thereon is given below:

Referenc e to the SOR		port and prescribed in ex Order No.TAMP/15/2019			Am	endment proposed by VO	CPT vide its letter date	d 7 April 2020	Reasons / Justification/ comments given on users comments for amendments given by VOCPT	Remarks / Analysis of TAMP
2.2.1.	The pilotage	fees specified below is for	r Zone A						During the last revision, rationalization	The SOR of the VOCPT last approved by the
	The photage	l l l l l l l l l l l l l l l l l l l		e per GRT			Rate pe	r GRT	of slabs for pilotage and berth hire was	Authority in the Order dated 19 October 2019 under
	Sl. No.	Size of vessel	Coastal	Foreign-going	SI.	Size of vessel	Coastal vessel	Foreign-going	proposed to fall in line with the TAMP	Tariff Policy, 2018 is a ceiling rate. Major Port Trusts
	Si. No.	Size of vesser	vessel	vessel	No.	Size of vesser		vessel	working guideline, as against six slabs	already have flexibility to charge lower rate. A
			(in ₹)	(in USS)			(in ₹)	(in US\$)	in the pre-revised SOR.	suitable note is already prescribed in the SOR to this
	1	0 to 20,000 GRT	13.47	0.5162	1	0 to 20,000 GRT	12.12	0.4646	Initially five slabs upto 30,000 GRT	effect.
2.4.1.	Berth Hire (Charges:							were clubbed into one, and including	The port has now proposed 10% reduction in the
				per hour or part				per hour or part	two further slabs at the sliding scales	existing pilotage fee and berth hire in the first slab
				ereof			th	ereof	were proposed in the last revision.	i.e.0-20.000 GRT in view of the request of the trade.
	Sl. No.	Particulars	Coastal	Foreign-going	Sl. No	. Particulars	Coastal vessel	Foreign-going	Subsequently, after deliberation, one	Hence, the proposed rates are approved. The port
			vessel (in ₹)	vessel (in US\$)			(in ₹)	vessel (in US\$)	more slab i.e., upto 20,000 GRT was	has stated that annual indexation factor for the year
	1	0 to 20,000 GRT	0.1932	0.0075	1	0 to 20,000 GRT	0.1739	0.0068	incorporated in the last SOR and as	2020-21 effective from 1 May 2020 as per the SOR
		0 to 20,000 GK1	0.1332	0.0073		0 to 20,000 GK1	0.1739	0.0008	approved by the Authority.	has been implemented by the VOCPT from 1 October
									Subsequent to implementation of	2020 in view of COVID 19. In view of that the port has requested to approve the indexed rate.
									SOR, the Trade has submitted	requested to approve the indexed rate.
									representation to reduce the	Instead of indexing the rates for each of the tariff
									tariff on the grounds that due to	items sought for amendment it may suffice, to state
									reduction of no. of slabs in	that the revised rate approved here shall be subject
									respect of pilotage and berth	to annual indexation factor applicable as per the note
									hire, the vessels having of GRT	prescribed in the existing SOR. The port is free to
									of less than 20,000 are mostly	apply the indexation factor from 1 October 2020 for
									affected. To address the said	the stated reasons as the rates approved by this
									issue, the Port has proposed	Authority are ceiling rates.
									10% reduction in respect of slabs upto 20,000 GRT in the	Further, the VOCPT has intimated that the port is
									existing pilotage fee and berth	collecting reduced tariff from 01 January 2020 with
									hire charges.	the approval of Board of VOCPT and hence sought
									line charges.	approval from 01 January 2020.
									The port has already	approvar from 01 Sandary 2020.
									implemented the reduced rate	As regards, the approval sought from 1 January 2020
									with effect from 01 January 2020	for the proposed reduction, there is no approval
									with the approval of its Board.	required as such of this Authority as the port has the
									· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	flexibility to do so.
										During the last tariff revision, there was revenue gap
										of ₹32.04 crores which was left uncovered at the
										revenue level estimated by the port. The proposed
										reduction is likely to widen this gap. Since the
										proposal is to benefit the trade and has been
4										approved by its Board, the same is approved prospectively.
2.2.3	Notos:				Notes:				To provide clarity that the free shifting	For the reasons stated by the Port and since the proposed
2.2.3	Notes:				Notes:				is not applicable for the operations	amendment is clarificatory in nature and has been approved by
	One Shiffing	Charge is free. For m	ore than one shiffii	nd charges the above	(i) One chi	fting is free during cargo	operation i.e. after com	mencement and before	other than cargo handling like	the Board of Trustees of VOCPT proposed amendment is
	rates are ap		io.o alian one siliti	ng analysis, the above		of cargo operation.	operation i.e. and com	mencement and before	bunkering and ship repairing etc.,	approved.
		,				0F				11
						an one shifting is chargeabl		whenever the shifting is		
222 : 2	Ch:th:		and branch ()	a dark hand to the		y the respective vessels Ma		St. basella (n. 1906) 190	To asserted all the district of the	The deline and Controlled CONTROL CONTROL
2.2.3 note 3		vessel from deeper di ccommodate the first				vessel from deeper dra modate the first waiti			To provide clarity that this condition is applicable to all	The existing note for treating shifting of vessel as shifting for
(i).(e)		ccommodate the first ded no other vessel r				modate the first waiti no other vessel requiri			berths and not to specific berths.	port convenience applicable for shifting from deeper draft berth to lower draft berth in VOC wharf is proposed to be
		all also be consi				be considered as "SHII			beruis and not to specific bertiis.	applied to all berths to provide clarity that this condition is
	CONVENIE		us Jilli		Jilan aiso	20 Soliolacieu as Olli				applicable to all berths and not to specific berths.
										A. T
									1	

6135 GI/2020 (1)

				In view of the above, and for the reasons stated, the proposed amendment / modification is approved.
2.4.2	Note on Sl. No. 7: Any vessel which continues to occupy any berth after the expiry of the time given by the Deputy Conservator/Traffic Manager to vacate the berth shall pay additional berth hire charges at the following rates: - (i). For the first two days – At four times the rate of berth hire charges for authorised occupation. (ii). For third day and for subsequent days - At six times the rate of berth hire charges for authorised occupation. (iii). The additional berth hire charges shall be in addition to normal berth hire charges payable under the schedule.	Proposed to bring this note as common note for Schedule 2.4.1 (Schedule of berth hire charges) and 2.4.2 (Schedule of berth hire charges for other vessels).	As this condition is a general condition relating to berth hire charges and not applicable to fishing vessels only, it is proposed to bring as a common note of berth hire schedule 2.4.	For reasons stated by the Port, the proposed modification to bring as a common note of berth hire schedule 2.4 is approved.
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Output norms for NCB-I Berth is not approved by TAMP stating NCB-I is a captive berth operated by M/s. NTPL	TAMP is requested to fix output norms for NCB-I for handling coal by TANGEDCO at 12,500 MT/per day.	Output norms for NCB-I is not approved by TAMP stating that it is a captive berth. Considering that TANGEDCO is handling coal by one shore unloader and one conveyor system, output norm of 12,500 MT per days is proposed. On the other hand for NTPL 25,000 MT per day was fixed for NCB-I wherein two shore unloaders and two conveyor system is being used. Hence, 50% of 25,000 MT per day is proposed. Subsequently, VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that presently, the vessels of TANGEDCO are being handled at NCB-I which is a captive facility of M/s. NTPL (NCB-I). The vessels, if any, handled at NCB-I other than captive user, the output norms to be prescribed and accordingly, it is proposed to fix output norms for TANGEDCO is not the captive user and comes under the other user category of NCB-I only. Hence the port has proposed to approve the proposed amendment	For the reasons explained in the analysis in detail the proposal to fix output norms for NCB-I for handling coal by TANGEDCO at 12,500 MT/per day is not approved.
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Under output norms Sl. No-5 is mentioned in Ilmenite	The same may be as 'Ilmenite (Export)'.	Since norms for Ilmenite (Imp) is separately available in St. no.26.	The port proposes to add the word "Export" to make it more explicit as output norms for Ilmenite (Import) is prescribed separately at SI, no.26 under Note 3 after schedule 2.4.2. For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
2.5.1.(b) [Note 2(a)] (b) and (c)	Example case: (a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 18.00 hour (6.00 hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within the allowable 12.00 hours free period. (b). In the same case, if the vessel is not ready till 20.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. (c). In the same case, if the berth is ready only at 22.00 hours and the vessel is ready by 23.00 hours, then for the first four hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (22.00 hrs to 23.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.	Example case: (a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs (01.12.2019) hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 6.00 (03.12.2019) hours (6 hrs +48.00 hrs) there will be no penal anchorage charges since it is within allowable 48.00 hours free period. (b). In the same case, if the vessel is not ready till 50.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable. (c). In the same case, if the berth is ready only at 52.00 hours and the vessel is ready by 53.00 hours, then for the first four hours (48.00 hrs to 52.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (52.00 hrs to 53.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.	TAMP in the example case cited stated 12.00 hours free Anchorage charges as in previous SOR instead of the revised free hours of 48 hours. Hence, the example requires correction. Accordingly, modification is proposed. Certain modification in notes on anchorage fees are proposed for ease of business and for transparency. Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has categorically stated that as regards proposed clause (c). the clause inadvertently gives reference to 2.5.1(a) and the same may be read as 2.5.1(b)".	The existing SOR in Schedule 2.5.1 (a) prescribe Anchorage charges and at 2.5.1 (b) prescribed anchorage Charges in case Berth is ready but vessel is not ready. The said example prescribed in the SOR of the VOCPT is as proposed by the port during the last tariff revision. The note 1 under the schedule prescribes that the anchorage rates will apply after expiry of 48 hours from the anchorage time of the vessel and when a vacant suitable berth is available. However, the example cited thereunder is not in line with the said note 1. The VOCPT now proposes to modify the example prescribed in the SOR. This is so to fall in line with note 1 which is as per the Berthing Policy 2016 prescribing first 48 hours as free from levy of anchorage charge. That being so, the proposed amendments in the example are approved.
Note 2.5.1	Anchorage fees Notes 1 & 2	The above rates are applicable after 48 hrs. as per the following condition:	Prior to incorporation of 2.5.1 (b) (newly incorporated with increased	For the reasons cited by the port and as the proposed notes are to provide clarity and for ease of business and transparency, the

	time (2). the	of the	bove rates wi vessel and w me for levy of is available ex	hen a vaca	ant suitabl e fee will o	e berth is a	available. uch cases	from the tim	e (ii). Vesse	Ready Berth not I not ready berth I not ready Bertl	ready-Cha	rges as per	2.5.1(b) is	applicable	ble.	tai pa 2.: all rei ind ins the	inchorage charges over and above the riff vide 2.5.1(a)) the vessel has to an anchorage charges as per table 5.1(a) irrespective of whether vessel lotted or occupied by the User. The maining conditions are newly corporated when the table 2.5.1(b) serted and hence to provide clarity e notes are modified for ease of siness and transparency.	same is approved.
3.1.1.																		he labour levy prescribed in	L Proposed Merger of Labour levy with the Wharfage rate:
	SI No		Cargo	Unit of		tes (In Ruj ne A		one B		L o.	Cargo	Unit of		tes (In Ruj ne A		ne B		hapter-VI Section 6.1 to be lerged with wharfage charges	(a). Port has proposed to merge the existing labour levy
	110	Ί	Cargo					Coastal		٥.	Cargo	charge				Coastal		rescribed in Chapter-III Section	prescribed in schedule 6.1 with the wharfage. Merger is
	1.	Liqui	d Bulk (POL)				18-			Liqu	id Bulk (POL)			4	1		3.	1.1).	proposed uniformly for all cargo except liquid cargo and
		(i)	Diesel Oil	1 KL	75.01	75.01		-		(i)		1 KL	75.01	75.01	75.01	75.01		dicate separate wharfage rates	containerized cargo.
	_	(ii)	Furnace Oil		105.99	105.99		-		(ii)	Furnace Oil		105.99	105.99	105.99	105.99		or some cargoes viz., oil cake/	(b). IMCOLA Crane Company Pvt. Ltd., Chennai Radha
	-	(iii)	LPG Naptha	1 Cum 1 KL	192.42 114.14	115.45 114.14	-	-	1 -	(iii)	LPG Naptha	1 Cum 1 KL	192.42 114.14	115.45 114.14	192.42 114.14	115.45 114.14		obra, cattle feed, maize and fly	Engineering Works (P) Ltd. and Seaports Logistics Pvt. Ltd.
	_	(iv) (v)	Petroleum	1 MT			-	 .	, -	(iv)	Naptna	LKL	114.14	114.14	114.14	114.14	as	sh	have objected the proposed merger of the labour levy with
		["	Coke	1 1111	74.36	74.36		1 1											wharfage citing that the proposed wharfage rate becomes high. They have contended that this will discourage users to use the
		(vi)	Others - Not	1 KL	75.01	45.02	19.56	11.74		(v)	Others -	1 KL							berths from operated by them and hence have requested the
		_	specified		/3.01	43.02	19.30	11.74	_		Not		75.01	45.02	19.56	11.74			port to apply concessional rate.
	2:.		d Cargo	1 177					⊣	Lim	specified id Cargo								
		(i)	Caustic Soda Lye	1 KL	63.59	38.15	-	-	. I ⊢	. Liqi (i)	Caustic	1 KL			1				(d). When requested the port after the joint hearing to examine the request of the above users for concession in the proposed
		(ii)	Liquid	1 MT	120.60	00.15	-	-		(1)	Soda Lye	1132	63.59	38.15	63.59	38.15			wharfage rate, the port has maintained its proposal and stated
		\ \ \ \	Ammonia		138.60	83.17				(ii)	Liquid	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17			that the proposed merger of levy with wharfage charges is
		(iii)	Palm Oil		75.01	45.02	19.56	11.74	`		Ammonia								only to merge the charges so that the billing is easy and
		(iv)	Phosphoric	1 MT	138.60	83.17	-	-	- -	(iii)	Palm Oil	CBM	75.01	45.02	19.56	11.74	^		transparent and will not have any extra financial implication on users
	-	(v)	Acid Sulphuric	1 MT						(iv)	Phosphoric Acid	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17			users
		[(V)	Acid	1 1/11	81.53	48.92	-	1		(v)	Sulphuric	1 MT			.				(e). It is relevant to mention here that the ARR estimated by the
		(vi)	Vinyl	1 MT	138.60	83.17	-	-		(''	Acid	11111	81.53	48.92	81.53	48.92			port as regards CHD in the last revision was ₹97.64 crores and
		l` ´	Chlorides							(vi)	Vinyl	1 MT	138.60	83.17	138.60	83.17			as against that the revenue estimated by the port at the
		(vii)	Molasses	1 MT	66.86	40.10	-	-			Chlorides								proposed rate was ₹77.67 crores leaving uncovered revenue gap ₹19.97 crores from the CHD. Even the port as a whole
		(viii)	Sludge Oil	1 MT	76.81	46.09	38.40	23.03		(vii)		1 MT 1 MT	66.86 76.81	40.10 46.09	66.86 38.40	40.10 23.03			including CHD, the revenue gap left uncovered is to the tune of
		(ix)	Others - Not specified	1 Cum	146.76	88.06	-	-		(viii	Sludge Oil Others –	1 Cum	/0.81	46.09	38.40	23.03			₹32.04 crores.
	3:	Dry I	Bulk – Coal	1		l				(in)	Not	1 Cum	146.76	88.06	146.76	88.06			
		(i)	All Types of						ן ∟		specified								As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates draw the Scale of
			Coal								Bulk – Coal								Rates within the ceiling of indexed ARR. The port has
		(a)	(a): Charcoal	1 MT	45.66	27.39	19.56	11.74		(i)	All Types of Coal								categorically stated that the proposed amendment of merging
	-	(b)	in bags/bulk. (b) Coal by	LMT					- ⊦	(a)	(a)	1 MT							labour levy with the wharfage rate is for transparency in billing
		(0)	whatever	1 1411						(4)	Charcoal in		95.66	57.39	69.56	41.74			and for ease of doing business and will not have any extra financial implication on users
			name								bags/bulk.								rmanetar implication on users
			described in	1	(1.00	(1.00				(b)	(b) Coal by	1 MT							In view of the clarification furnished by the port and based on
			Customs Document	1	61.96	61.96	-	-			whatever name				1				the analysis brought out in the agenda note and recognizing
			and used for								described in								that the Board of Trustees of the port has approved the
			Thermal								Customs		111.96	111.96	111.96	111.96			proposed merger, this Authority approves the proposal for merger of CHLD levy with the wharfage rate.
			Power Plants								Document		111.90	111.90	111.90	111.90			
		(c)	(c) Coal by whatever	1							and used for Thermal				1				B. Separate wharfage rate proposed for few cargo items
			name	1							Power				1				(i). The port has stated that trade represented that consolidation
			described in	1							Plants					L			of some cargoes in the wharfage schedule has led to higher rate. Hence, separate wharfage rate is proposed for oil cake,
			Customs	1	61.96	37.17	37.17	22.30		(c)	(c) Coal by								cattle feed, maize and fly ash. The wharfage rate for these
			Document	1							whatever				1				cargo items fall under "Other cargoes" in the respective
			other than sl. no. 3(b)	j							name described in				1				category.
			above:	1							Customs		111.96	67.17	87.17	52.30			Further, the port has extended the scope of nomenclature of
		(d)	Metallurgical	1 MT			-	-			Document								few cargo items and deleted duplication in few items.
			Coke		74.36	44.62					other than								
											sl. no. 3(b) above.								The port has also confirmed that the proposed amendment is
	Щ.		<u> </u>								,					<u> </u>			for transparency in billing and for ease of doing business.

		Bulk – Others					1			(d)	Metallurgical	1 MT	124.36	74.62	124.36	74 62	1 T	
	(i)	Clinkers	1 MT	45.66	27.39	22.84	13.70	4	<u> </u>	(-)	Coke	1347	1250		124.26	124.26	4 l	For reasons stated by the Port the propose nomenclature of cargo and insertion of rate.
	(ii)	Cu. Concentrate	1 MT	89.69	53.80	-	-			(e).	Petroleum coke	1 MT	124.36	124.36	124.36	124.36]	which were earlier categorised is approved.
	(iii)	Garnet	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74		4.		Bulk - Others						1 1	
		Sand			20.07			١,		(i)	Clinkers	1 MT	95.66	57.39	72.84	43.70	- 1	
	(iv)	Gypsum Sand	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91	_ \		(ii)	Cui. Concentrate	1 MT	139.69	83.80	139.69	83.80]	
	(v)	Gypsum In Bulk	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91			(iii) (iv)	Garnet Sand Gypsum	1 MT 1 MT	80.98 61.42	48.59	69.56	41.74	_V	
	(vi)	Ilmenite	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	1		(1.)	Sand			36.84	56.53	33.91		
	(vii)	Iron Ore	1 MT	30.98	30.98	19.56	19.56	1		(v)	Gypsum In	1 MT	61.42	36.84	56.53	33.91	1	
	(viii)	Lime In Bulk	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74	1	╽┝	1	Bulk						1 1	
	(ix)	Lime Stones	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74			(vi)	Ilmenite	1 MT	80.98	48.59	69.56	41.74]	
	(x)	Potassium	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59			(vii)	Iron Ore	1 MT	80.98	80.98	69.56	69.56	4	
		Sulphate							l ⊨	(viii)	Lime In Bulk		80.98	48.59	69.56	41.74	4 1	
	(xi)	(MOP, SOP) Rock	1 MT	53.80	32.28	23.46	14.08	-	l	(ix)	Lime Stones		80.98	48.59	69.56	41.74	- 1	
	(XI)	Phosphate	1 101 1	33.60	32.20	23.46	14.08			(x)	Potassium Sulphate	1 MT	116.86	70.10	80.98	48.59		
	(xii)	Salt	1 MT	8.16	4.89	6.53	3.91	œ		(3)	(MOP, SOP)	1 MT	102.00	(2.28	73.46	44.00	↓	
	(xiii)	Sugar	1 MT	68.48	41.09	52.18	31.32	1 ~		(xi)	Rock Phosphate	IMI	103.80	62.28	75.46	44.08		
	(,,,,,,	Jugui	1 1,11	00.70	12.00	2.10	31.32		۱H	(xii)	Salt in bags	1 MT	58.16	34.89	56.53	33.91	- ∞	
	(xiv)	Sulphur	1 MT	53.80	32.28	24.46	14.68]			/ bulk]	
	(xv)	Urea	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59			(xiii)	Sugar in	1 MT	118.48	71.09	102.18	61.32]~	
	(xvi)	Wheat	1 MT	68.48	39.41	29.72	17.83		l	7	bags / bulk	13.60	102.00	62.20	74.46	44.66	4	
										(xiv)	Sulphur	1 MT	103.80	62.28	74.46	44.68 48.59	4 l	
	(xvii)	Others - Not	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74	1		(xv)	Urea Wheat	1 MT 1 MT	116.86 118.48	70.10 69.41	80.98 79.72	48.59	1 l	
	(741)	specified	1 141 1	00.76	71.03	19.50	11.74		l			1 MT	79.35	47.61	69.56	47.83	1 l	
5.	Break								Ш)	materials	1 1111	17.33	77.01	02.20			
	(i)	Cashew Kernal, Fruits and	1 MT	66.86	40.10	55.45	33.27			Ì	Others – Not specified	1 MT	118.48	71.09	69.56	41.74		
	/***	Nuts	13.00		2:22	20.77	15 **	4	5.	Break							1	
	(ii)	Cement Construction	1 MT 1 MT	57.08 29.35	34.25 17.61	29.35 19.56	17.61 11.74	-		(i)	Cashew	1 MT	116.86	70.10	105.45	63.27		
	(III)		1 1/11	29.55	17.01	19.50	11.74	a			Kernal,						1 1	
		Materials									Fruits and							
		Materials								(ii)	Nuts	1 MT	107.08	64.25	79 35	47.61		
		Materials								(ii) (iii)		1 MT 1 MT	107.08 79.35	64.25 47.61	79.35 69.56	47.61 41.74	 @	
											Nuts Cement Construction Material /						a	
	(iv)	Granite	1 MT	81.53	48.92	44.03	26.41				Nuts Cement Construction Material / break bulk						a a	
	(iv) (v)	Granite Iron and Steel	1 MT 1 MT	81.53 57.08	48.92 34.25	44.03 29.35	26.41 17.61	-			Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk						a	
	(v)	Granite Iron and Steel Materials	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61	-		(iii)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	@ @	
		Granite Iron and Steel						-		(iii)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite	1 MT	79.35 131.53	47.61 78.92	69.56 94.03	41.74 56.41	a (a)	
	(v) (vi) (vii)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries	1 MT 1 Cum 1 MT	57.08 50.56 191.54	34.25 30.33 114.93	29.35	17.61	-		(iii)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	a a	
	(v) (vi)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill	1 MT 1 Cum	57.08 50.56	34.25 30.33	29.35 29.35	17.61 17.61	*		(iii)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite	1 MT	79.35 131.53	47.61 78.92	69.56 94.03	41.74 56.41	(a)	
	(v) (vi) (vii)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries	1 MT 1 Cum 1 MT	57.08 50.56 191.54	34.25 30.33 114.93	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	*		(iii)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs /	1 MT	79.35 131.53	47.61 78.92	69.56 94.03	41.74 56.41	@	
	(v) (vi) (vii)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill	1 MT 1 Cum 1 MT	57.08 50.56 191.54	34.25 30.33 114.93	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	*		(iii) (iv) (v) (vi)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber	1 MT 1 MT 1 MT	79.35 131.53 107.08	78.92 64.25	94.03 79.35	56.41 47.61	- @ - @	
	(v) (vi) (vii)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill	1 MT 1 Cum 1 MT	57.08 50.56 191.54	34.25 30.33 114.93	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	-		(iii) (iv) (v) (vi) (vii)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries	1 MT 1 MT 1 MT 1 Cum	79.35 131.53 107.08 100.56 291.54	78.92 64.25 60.33	94.03 79.35 79.35	56.41 47.61 47.61 117.46	(a)	
	(v) (vi) (vii)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade	1 MT 1 Cum 1 MT	57.08 50.56 191.54	34.25 30.33 114.93	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	*		(iii) (iv) (v) (vi)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber	1 MT 1 MT 1 MT	79.35 131.53 107.08	78.92 64.25	94.03 79.35	56.41 47.61	(a)	
	(vi) (vii) (viii)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade Others – Not	1 MT 1 Cum 1 MT 1 MT	57.08 50.56 191.54 260.00	34.25 30.33 114.93 156.00	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	*		(iii) (iv) (v) (vi) (vii)	Nuts Cement Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade, Tower, accessories etc. Oil cake /	1 MT 1 MT 1 MT 1 Cum	79.35 131.53 107.08 100.56 291.54	78.92 64.25 60.33	94.03 79.35 79.35	56.41 47.61 47.61 117.46	@ 	
	(vi) (vii) (viii)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade Others – Not	1 MT 1 Cum 1 MT 1 MT	57.08 50.56 191.54 260.00	34.25 30.33 114.93 156.00	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	*		(iii) (iv) (v) (vi) (vii) (viii)	Nuts Cement Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade, Tower, accessories etc. Oil cake / cobra	1 MT 1 MT 1 Cum 1 MT 1 MT	79.35 131.53 107.08 100.56 291.54 360.00	78.92 64.25 60.33 174.93 216.00	94.03 79.35 79.35 195.77	56.41 47.61 47.61 117.46	@ *	
	(v) (vi) (vii) (viii) (ix)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade Others – Not specified	1 MT 1 Cum 1 MT 1 MT	57.08 50.56 191.54 260.00	34.25 30.33 114.93 156.00	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	*		(iii) (iv) (v) (vii) (viii) (ix)	Nuts Cement Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade, Tower, accessories etc. Oil cake / cobra Cattle feed	1 MT 1 MT 1 Cum 1 MT 1 MT 1 MT	79.35 131.53 107.08 100.56 291.54 360.00 95.66 69.56	78.92 64.25 60.33 174.93 216.00 57.39	94.03 79.35 79.35 195.77 -	41.74 56.41 47.61 47.61 117.46 - 41.74 35.88	*	
6:	(v) (vi) (vii) (viii) (ix)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade Others – Not specified	1 MT 1 Cum 1 MT 1 MT	57.08 50.56 191.54 260.00	34.25 30.33 114.93 156.00 41.09	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	*		(iii) (iv) (v) (vi) (vii) (ix) (ix) (x)	Nuts Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade, Tower, accessories etc. Oil cake / cobra Cattle feed Maize	I MT I MT I Cum I MT I MT I MT I MT	79.35 131.53 107.08 100.56 291.54 360.00 95.66 69.56 82.62	78.92 64.25 60.33 174.93 216.00 57.39 41.74 49.56	94.03 79.35 79.35 195.77 - 69.56 59.78	41.74 56.41 47.61 47.61 117.46 - 41.74 35.88 41.74	@ *	
6.	(v) (vi) (vii) (viii) (ix)	Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade Others – Not specified	1 MT 1 Cum 1 MT 1 MT	57.08 50.56 191.54 260.00	34.25 30.33 114.93 156.00	29.35 29.35 95.77	17.61 17.61 57.46	*		(iii) (iv) (v) (vi) (vii) (viii) (ix) (x) (xi) (xiii)	Nuts Cement Cement Construction Material / break bulk and dry bulk - others Granite Iron and Steel Materials Logs / Timber Machineries Wind Mill Blade, Tower, accessories etc. Oil cake / cobra Cattle feed	1 MT 1 MT 1 Cum 1 MT 1 MT 1 MT	79.35 131.53 107.08 100.56 291.54 360.00 95.66 69.56	78.92 64.25 60.33 174.93 216.00 57.39	94.03 79.35 79.35 195.77 -	41.74 56.41 47.61 47.61 117.46 - 41.74 35.88	*	

			(loaded)								Not							
	H	(iii)	Above 20 fee	Each	201.76	121.05	-	_			specified							
		(11)	(empty)	Luch	201.70	121.00			6.	Cont								
		(iv)	Above 20 fee	Each	1,040.35	624.20	-	-		(i)	20 feet	Each	138.60	83.17	-	-		
		` ′	(loaded)							1	(empty)							
	7:	Ro Ro	Vessel					•		(ii)	20 feet	Each	693.02	415.81	-	-		
		(i)	Automobiles	Nos.	638.46	383.08	-	-			(loaded)							
			through Ro							(iii)	Above 20	Each	201.76	121.05	-	-		
			Ro vessels fo	4						1	feet (empty)							
			handling							(iv)	Above 20	Each	1,040.35	624.20	-	-		
			below 1,600 CC						7.	D . D	feet (loaded) o Vessel							
	\vdash	(ii)	Automobiles	Nos.	1 276 92	766.15	l -	-	1.	(i)	Automobiles	Mac	638.46	383.08	638.46	383.08	'	
		(2)	through Ro	1,00.	1,270.32	700.10				100	through Ro	INUS.	030.40	363.06	036.40	363.06		
			Ro vessels fo	4							Ro vessels							
			handling								for handling							
			above 1,600								below 1,600							
			CC								CC							
										(ii)	Automobiles		1,276.92	766.15	1,276.92	766.15		
											through Ro R	9						
									П		vessels for handling abo	J		1				
									П		1,600 CC	٦		1				
									Δd	ditiona	I notes to the	existing	notes:				+	The port has not furnished any reasons for the
												JAIGHIM						proposed note. Note (xxi) under the general terms
									(i).	The w	harfage rate	of coal ap	plicable f	or cargo	handled b	y consigne	•	and conditions at 1.2 already prescribes the note for
											is ₹61.96 whi					, ,		annual indexation. The reasons for specific note for
																		M/s NTPL is not explained. Since general note on
																		indexation in the rates prescribe in the SOR is in
									(ii). A reduction of ₹15 per MT and ₹9 per MT will be applicable on the									place, the said note is not prescribed.
											uction of ₹18 charges for							The proposed note is approved as it will provide some relief to users / trade who are objecting the proposed merger of
											draft respect							wharfage rate with CHD levy.
										h Bert		ivery, ii tii	c cargo is	being in	maica tini	ough mile t		whattage tale with CHD levy.
3.1.1	# Th	e wha	rfage for pet c	oke has l	been approv	ed under li	guid bulk	ategory in the			age for pet c	oke may b	e brough	t under di	ry bulk cat	egory	As the nature of pet coke is not	The port has proposed to shift pet coke from liquid to
[1(v)]		ing SO													,	-3,	liquid, the same is proposed to	dry bulk category citing that the cargo is dry bulk
																	be brought under dry bulk	While doing so, the proposed rates is after merging
																	category.	the existing wharfage rate for pet coke and the labour
																		levy. For reasons stated by the Port, the proposed
2.1.1	A [a				ما ما ما المديمة				A 77	1	C-1	CODM					The size Cohene Constant it is not	modification may be approved.
3.1.1	" FO	r pain	oil, unit of ch	narge not	t avallable.				^ 1	ne unit	of charge in terr	ns of CBM	is proposed	to be pres	cribed.		The unit of charge for palm oil is not available in SOR.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
[(2)(iii)]																	available iii SOR.	approved.
																	Subsequently, the VOCPT vide its	
																	email dated 12 October 2020 has	
																	further clarified that earlier for the	
																	category of Oils- Vegetable and	
																	animal, CBM is the unit of charge. On	
																	the same line, for Palm oil also, CBM	
																	is proposed. Hence, the Authority is	
3.1.1	√ TL	0 40	crintian of f	Guncum	cand ic -	٠٠ ماطوانون	nder SI	No.4 (iv) and	10	hunou-	n sand preso	rihad is	Mind in th	ho mm	wod sins	2 500000	requested to approve the same. Duplication is removed.	(i). The rate is same under 4(iv) and (4(v) in the
3.1.1 [4(iv)]			n Bulk in 4(v		i sanu is a	vanable U	nuer 31.	vo.4 (IV) and			n sand preso on of 'Gypsun						Duplication is removed.	existing wharfage schedule for Gypsum Sand and
[4(11)]	Оур	Sum n	II Daik III 4(V	,.					ues	criptic	лгог Сурзан	i ili buik	13 a130 ave	anabic un	uci Si. No	. (v).		Gypsum in Bulk. The proposed deletion of sr. no.
																		4(iv) to remove duplication is approved for the
																		reasons cited by the port.
																		· ·
																		(ii). Consequently, the sr. no. (vi) to (xvii) under
																		category 4 Dry Bulk Others in the wharfage Schedule
211										-16 1							To accomplicate solt in holl	are renumbered as (v) to (xvi).
3.1.1 [4.(vii)]	∞ Salt								∞ Salt in bags / bulk								To cover both salt in bulk as well	For reasons stated by the Port, the proposed
[4 (xii)] 3.1.1	~ The	decori	ation for caree	ic Sugar	under CI Ma	4(viii)			~ The description may be modified as "Sugar in Bags/in Bulk"					oc/in Dn.	,,		as handled in bags. To cover both Sugar in bulk as well as	modification is approved. For reasons stated by the Port, the proposed modification is
3.1.1 [4(xiii)]	~ The description for cargo is Sugar under SLNo.4(xiii).								~ The description may be modified as "Sugar in Bags/in Bulk".					igs/III BUIK			handled in bags.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
3.1.1	ത വ	onstr	uction mater	ials / Bre	eak bulk				m	Constr	uction materi	al / break	bulk and	dry bulk -	others		To cover both break bulk and dry	For reasons stated by the Port, the proposed
5.1.1 [5 (iii)]	w 0	J.13111	mater		oun buin				w '	-011311	action materi	a. , bicak	wain and t	, Duin -	Juli013		bulk – others, this modification	modification is approved.
F- (\)													is required.					

3.1.1 [5(viii)]	* The description of cargo has been prescribed as "Wind Mill Blade" in the existing SOR.	* The description proposed to be modified as "Wind mill blade, tower, accessories etc."	As the wind mill blade do not cover the components of wind mill i.e., tower and accessories etc. and hence now it is added.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
3.1.1 [7]	Wharfage rate for handling vehicle is not separately available other than Ro Ro operation.	The Authority is requested to incorporate vehicles category under machineries.	Under RO RO operations as LO LO (Lift on-Lift Off) Since the handling by means of lift on/ lift off is different from RO RO operation, it is proposed under wharfage rate of Machinery for handling of vehicle by lift on/ lift off.	The existing SOR prescribes rate for RORO operations. Citing that handling of vehicles other than RORO by lift on lift off, the operation is different from RORO, the port proposes to levy the wharfage rate for Machinery on Per MT basis. The port has confirmed that quantum of MT for vehicle will be available in the IGM/EGM for levy of charges.
			Subsequently, the VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has further clarified that at present in VOCPT, no Ro Ro operations facility is available. However, considering the only possible handling mechanism by means of Lift On – Lift Off basis, for handling vehicles, the unit of charge in respect of "machineries category" is proposed for levy of wharfage. It is also informed that as per the earlier SOR, the wharfage for vehicles of various types and accessories were prescribed and the unit of charge as MT also. It is also informed that the details of quantum of MT will be available in the IGM/EGM for levy of charges.	The proposal of the port is approved. The port has, however, not proposed separate entry in the schedule for vehicles. That being so, sl. No. (xiii) is inserted for Vehicles (other than RORO) prescribing the rate for Machinery as proposed by the port. Consequently, the existing sr. no. (xiii) is renumbered as (xiv) under Break bulk cargo.
3.1.1	Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as "Goods not otherwise specified", vide <u>SI.No.16</u> and <u>23</u> of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues	Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as "Goods not otherwise specified", vide Category I to 6 of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues	Earlier the "other cargoes" category was available only under Sl. No.16 and 23. Now, in present SOR, it is available under all categories hence the Note is also proposed to be modified accordingly.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved subject to slight change. Since the other category is not prescribed in the wharfage schedule for category "Containers" at Sl. No. 6, the proposed modification is slightly modified to replace "6" with "5".
3.1.1	Notes no.14-Restow-Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied as applicable.	Restow – Cargo of other ports landed from vessels and reshipped in the same vessel – wharfage shall be levied double the wharfage under relevant cargo category.	To provide clarity regarding quantum of wharfage i.e., single time or double time, this note is proposed. Subsequently, the VOCPT vide its	Based on the clarification furnished by the Port that the Restow operation involves double operations, the proposed note which appears to be more of clarificatory in nature is approved.
			email dated 12 October 2020 has further clarified that as the Restow operation involves double operations viz., one operation for unloading of the cargo from vessel to berth and another operation for loading of the cargo again from berth to vessel hatch, double wharfage is proposed. Hence it is requested, the same may be approved by the Authority.	
3.1.1 [Note (8)]	The category of goods viz., Bonafide consumable / Non-consumable ship stores; is exempted from wharfage as per pre revised SOR. Now the exemption has been withdrawn but no wharfage rate is specified in existing SOR.	 (i). For liquid items wharfage as per 'Liquid Bulk' (POL) category of schedule 3.1.1 (1) is proposed. (ii). For other items wharfage as per 'Others not specified' under Break bulk category is proposed. 	As the exemption has been withdrawn, the wharfage rate is required to be collected on Bonafide consumable/ non-consumable ship stores.	For reasons stated by the Port nomenclature has been changed, the proposed modification is approved.
3.1.2 Note (b)	The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside <u>Green gate</u> .	The cess for pollution mitigating measures under schedule 3.1.2 shall be applicable to the dusty cargoes discharged inside <u>Custom Bound area</u> .	Custom bound area not only covers the area inside green gate but also covers all the areas viz., red gate, blue gate and yellow gate. Hence, this modification is proposed.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
3.2.1	Clause not available	Notes 3- point (iii) may be added as follows. "Demurrage shall be calculated till the date the vessel commences loading"	As per Note (2)(i) of demurrage schedule, for imports it is stated that free period starts with following the date of complete discharge of goods from vessel but in the case of export no clarity is available with regard to	Since the proposed amendment is to bring clarify in the existing SOR, the proposed new note is approved.

								completion date of demurrage. Hence,	
								this note is proposed.	
3.3	New pr				For land allotted inside the custom t equivalent to one month rental fee will b	e collected as advance.	J ,	No provision is available in existing SOR for the collection of caution deposit. Collection of two weeks amount is in vogue.	For reasons stated by the Port and since the system is already in vogue and also recognizing that none of the users have objected to the proposed note, new note proposed by the port is approved. The port has not prescribed the note no. This is inserted as last note no.(x) under Schedule 3.3.
5.11	Note-5 of entry	The Unit "Day" for Licence Fee to	he daily pass me	ans 24 Hours from the time	Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee of obtaining Port entry permit.	the daily pass means 24 Ho	urs from the time	To avoid delayed usage of pass taken, this modification is proposed.	For reasons stated by the Port, the proposed modification is approved.
5.02.2		CHARGES FOR HIRE OF TS OF VESSEL		•	5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF AGENTS OF VESSEL	·		As available earlier, single rate for Grab is proposed with the relevant	In the pre-revised SOR, the rates for 2 sizes of grabs were prescribed viz. 20T and 10T.
		Particulars	Foreign / Othe	es in ₹ per shift ers Coastal***	Particulars	Foreign / Others	Rates in ₹ per shif Coastal	increase is proposed as in the pre revised rates.	During the last revision, the port has proposed rates for three
	For '	0 CBM Grab	2,891				***	Subsequently, VOCPT vide its email	grabs viz. 10, 7 and 5 CBM grabs,
		CBM Grab	2,168	.,	For Providing Grab to wharf Crane	15,713	9,428	dated 16 October 2020 has further clarified that at present, one number 6	Now in the amendment proposal, the port wants to prescribe
	For 5	CBM Grab	1,44:	5.54 867.32				Tonnes wharf crane and one number of	20T Grab for the reasons that at present, one number 6 T wharf
	***The	the above respective rates is applic rates prescribed shall be applic for concessional tariff for ship-sh	able for the Co	astal Cargo and containers	50% of the above respective rates is appl ***The rates prescribed shall be apple eligible for concessional tariff for ship-s	icable for the Coastal Carg		10 Tonnes crane are available at VOCPT berth No.I & II, and 3 nos. of 20 Tonnes wharf cranes are available at Berth No.III & IV.	crane and one number of 10 T crane are available at VOCPT berth No.I & II, and 3 nos. of 20 Tonnes wharf cranes are available at Berth No.III & IV. However, for operation of 6T and 10T wharf crane, provision of grabs is not required since the cranes are being used for handling cargo with hook only. In
	from st	orage yard			from storage yard	AND CHARLES, CHARLES	to quay una to ;	For operation of 6T and 10T wharf crane, provision of grabs is not required since the cranes are being	respect of 20T cranes, the provision of Grabs is required for handling bulk cargo.
								used for handling cargo with hook only. In respect of 20T cranes, the provision of Grabs is required for handling bulk cargo. Considering the above, VOCPT proposed tariff for providing Grab to wharf crane meant	The port has arrived at the proposed rate taking the pre-revised rate of ₹12,305 as the base and applying annual indexation factor for the years 2018-19 and 2019-20 and capturing 18.39% tariff hike which is within the increase approved in the last general revision Order.
								for 20T cranes based on earlier pre revised rate (prior to 21.11.2019) with percentage of increase sought as a part of revision of SOR as detailed below:	This tariff item is not a mandatory tariff. Further, none of the users have objected the insertion of said rate proposed by the port. Further, the port has clarified that they have been levying this rate.
								Rate for 20T wharf crane per shift (rate prior to 21.11.2019 with WPI indexation effective from 01.05.2019) is ₹13,272.30 * 1.1839 = ₹15,713/- per shift.	Based on the above, the proposal of the port is approved.
Chapter – VI	TRUS	EVY FOR SUPPLY OF LABOUF CARGO HANDLING DIVI LING OPERATIONS			Deleted.			The VOCPT vide its email dated 12 October 2020 has clarified that since the relevant Labour Levy and the levy for C&F operations at Transit Shed are	The existing CHD levy is merged with the wharfage rate. As regards CHD levy on C&F operation and container stuffing, the port has clarified the position that no operations are done.
				(Rate in ₹ Per MT)				merged with relevant wharfage	In view of the above position and relying on the clarification
	Sl. No.	Description	Foreign vessel	Coastal Vessel				component, separate tariff schedule is not required Regarding container stuffing & destuffing operations, no	furnished by the port, the Schedule 6.1 under Chapter VI of the existing SOR prescribing the rates for CHD levy appear to be redundant and hence the proposal for deletion of this Chapter
	1	All cargoes other than Coal at Coal Jetty-II and Salt*	50.00	50.00 (FOR THERMAL Coal) 18.00*(Cargo other than thermal coal)				such operations are being done in the last 3 years, it is also not required. Hence, it has requested that the entire	from the existing SOR is approved.
	2	Coal at Jetty-II	50.00	50.00				Chapter-VI may be deleted by the	
	3	Salt	50.00 50.00	18.00 50.00				Authority.	
	4	For Containter stuffing and destuffing operations C&F Operations at Transit	50.00	50.00					
	5	Shed and Warehouse etc.,							
	6 * Cons	For Zone-B*	50.00	18.00 *	Į				
	applical	essional rate for coastal cargo proble for coastal cargo other than ag POL, iron ore and iron ore pelle	coal used for th						
1.1		shall mean the period 1st to end of			"Month shall mean a continuous period schedule.	of 30 days" for the purpos	se of License fee	This definition is proposed as an additional note under Schedule-3.3 in line with week definition since one user takes the land middle of the month	The existing definition of month is prescribed under Schedule 1.1. The term month is used in the SOR of the VOCPT for levy of
								he has to pay two months License fee	

			as per the definition. Hence,	schedule 5.05 to 5.08, license fee for entry of vehicle /
			modification proposed at the request of	equipment (schedule 5.11:)
			users to reduce hardship particularly to users who take land on license for short	The next has a new and the additional definition of month and
			term.	The port has proposed the additional definition of month only for schedule 3.3.
				Total Benefit and Color
				For reasons cited by the port and since it is at the request of the
				trade, the proposed insertion is approved under Schedule 3.3
1.2	New clause as per TAMP Order dated 25.09.2018.	(i). Coastal good transported between an Indian port on east coast and	As the new clause is not included by	immediately after the schedule. The VOCPT has, now, proposed the notes as approved in the
1.2	New Gause as per TAINIF Order dated 25.09.2016.	another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the	TAMP in the revised SOR, the same is	common adoption Order dated 25 September 2018.
		territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in	proposed to be incorporated.	
		between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-		The prescription in the common adoption Order
		Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and		No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 is in
		Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.		pursuance of the Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect
		(ii). Coastal good transported between an Indian port on east coast and a river		Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of
		port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the		Finance and is explicit. The notes proposed by the VOCPT are
		Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification		in line with the common Order approved by this Authority and
		No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges		hence prescribed as proposed by the port.
		and cargo related charges.		
		The provisions prescribed above shall be subject to adherence to the		
		provisions prescribed in the Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26		
		November 2015 and amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10		
		June 2016.		

Annex-II

AMENDMENT TO THE SCALE OF RATES APPROVED IN ORDER NO.TAMP/15/2019-VOCPT DATED 10 OCTOBER 2019, NOTIFIED IN THE GAZETTE OF INDIA EXTRAORDINARY (PART III SECTION 4) ON 22 OCTOBER 2019 VIDE GAZETTE NO.363.

Referen ce to the SOR	Prop	osed by port and prescri		proved by the Authority vide d 10 October 2019	AMP/15/2019-	To be read as follows					
2.2.1.	The pilota	age fees specified below is									
	Sl.		Ra	te per GRT		SI.		Ra	te per GRT		
	No.	Size of vessel	Coastal vessel	Foreign-going vessel		No.	Size of vessel	Coastal vessel	Foreign-going vessel		
	140.		(in ₹)	(in US\$)		110.		(in ₹)	(in US\$)		
	1	0 to 20,000 GRT	13.47	0.5162		1	0 to 20,000 GRT	12.12	0.4646		
2.4.1.	Berth Hi	ire Charges:									
	Sl.		Rate per GRT p	er hour or part thereof				Rate per C	RT per hour or part thereof		
	No.	Particulars	Coastal vessel	Foreign-going vessel		Sl. No.	Particulars	Coastal vessel	Foreign-going vesse		
	NO.		(in ₹)	(in US\$)				(in ₹)	(in US\$)		
	1	0 to 20,000 GRT	0.1932	0.0075		1	0 to 20,000 GRT	0.1739	0.0068		
2.2.3	Notes: One Shif	fting Charge is free. For	more than one shiftin	g charges, the above rates a	e. (i) cor	ompletion i) More tl	of cargo operation.	geable as per the abo	er commencement and before we rates whenever the shifting		

2.2.3 note 3 (i).(e)	Shifting a vessel from deeper draft be waiting vessel requiring deeper draft be the queue shall also be considered as "	rth provided no o SHIFTING FOR PO	Shifting a vessel from deeper draft berth to lower draft berth in <u>all berths</u> to accommodate the first waiting vessel requiring deeper draft berth provided no other vessel requiring lower draft berth waits, in the queue shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".										
2.4.2	Note on Sl. No. 7: Any vessel which continued Conservator/Traffic Manager to vacate the bent (i). For the first two days – At four times the ratio. For third day and for subsequent days - At (iii). The additional berth hire charges the schedule.	h shall pay additiona te of berth hire charg six times the rate of	(Sc	Proposed to bring this note as common note for Schedule 2.4.1 (Schedule of berth hire charges) and 2.4.2 (Schedule of berth hire charges for other vessels).						lule 2.4.1 perth hire			
2.4 [Note 3 after 2.4.2.]	Under output norms Sl. No-5 is mentioned in l	menite				Th	e same	may be as 'llmenite (Exp	oort)'.				
2.5.1.(b)	Example case:					Exa	ample	case:					
[Note 2(a)]	(a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs today	and the best is also	vacant but the	a vaccal i	s not randy till 18 00 hour (6 00	(0)	In co	so of voccol arrived at 6.0	0 brs (01-1	2 2010) b	ours toda	x: and the k	orth is also
2(a)	hrs + 12.00 hrs) there will be no penal anchora					(a). In case of vessel arrived at 6.00 hrs (01.12.2019) hours today and the berth is also vacant but the vessel is not ready till 6.00 (03.12.2019) hours (6 hrs +48.00 hrs) there							
		g+ +			,	will be no penal anchorage charges since it is within allowable 48.00 hours free							
2.5.1	(b). In the same case, if the vessel is no	t roady till 20 00 b	sourc but bor	th is sti	l available for the period of		period.						
Note	additional two hours after eligible free waiti	nd period, the tariff	as per clause	ur is su e 2.5.1(l	o) is applicable.	(b). In the same case, if the vessel is not ready till 50.00 hours but berth is still available, for the period of additional two hours after eligible free waiting period, the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.							ee waiting
(2)(a)					,,								
	(c). In the same case, if the berth is ready only												
	hours (18.00 hrs to 22.00 hrs) the tariff as per	\ / II	olicable and for	r remaini	ng one hour (22.00 hrs to 23.00	(c). In the same case, if the berth is ready only at 52.00 hours and the vessel is ready by 53.00 hours, then for the first four hours (48.00 hrs to 52.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(a) is applicable and for remaining one hour (52.00 hrs to 53.00 hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable.							
	hrs) the tariff as per clause 2.5.1(b) is applicable	e.											
													oo may me
Note 2.5.1	Anchorage fees Notes 1 & 2					The above rates are applicable after 48 hrs. as per the following condition: (i). Vessel Ready Berth not ready- Charges as per 2.5.1(a) is applicable							
2,3,1	(1). The above rates will apply after expivacant suitable berth is available.	ry of 48 hours froi	m the anchor	age tim	e of the vessel and when a								
	vacant cantable both to a valuable.					(ii)	(ii). Vessel not ready berth ready-Charges as per 2.5.1(b) is applicable						
	(2). The time for levy of Anchorage fee w		ses from the	time the	berth is available excluding								
2.1.1	the over lapping 48 hours time of the waiting	ng vessels.				(iii). Vess	el not ready Berth not rea	idy-Charge	es as per 2.	5.1(b) is	applicable	
3.1.1.	Sl.	Pates	(In Rupees)			S1				Data	es (In Ruj	neac)	
	No. Cargo	Unit of Zone	<u> </u>	ne B		No.			Unit	Zon		Zone	B
		charge Foreign (Cargo	of			Foreign	
	1. Liquid Bulk (POL)								charge	roleigh	Coastai	roteign	Coastai
	(i) Diesel Oil		75.01 -	-		-		Bulk (POL)	1 777	1 5501	75.01	75.01	75.01
	(ii) Furnace Oil		105.99 -	-		-	(i) (ii)	Diesel Oil Furnace Oil	1 KL 1 KL	75.01 105.99	75.01 105.99	75.01 105.99	75.01 105.99
	(iii) LPG (iv) Naptha		115.45 - 114.14 -	-		-	(iii)	LPG		192,42			115.45
	(v) Petroleum Coke		74.36 -	-	#	-	(iv)	Naptha	1 KL			114.14	
	(vi) Others – Not specified	 	45.02 19.56	11.74			` /	•					
	2. Liquid Cargo	1											
	(i) Caustic Soda Lye	1 KL 63.59	38.15 -	-			(v)	Others - Not specified	1 KL	75.01	45.02	19.56	11.74
	(ii) Liquid Ammonia	1 MT 138.60	83.17 -	-		-		l Cargo					
	(iii) Palm Oil	75.01	45.02 19.56	11.74	۸		(i)	Caustic Soda Lye	1 KL	63.59	38.15	63.59	38.15

	(iv)	Phosphoric Acid	1 MT	138.60	83.17	-	-
	(v)	Sulphuric	1 MT			-	-
	(,,	Acid	1 1/11	81.53	48.92		
	(vi)	Vinyl Chlorides	1 MT	138.60	83.17		-
		Molasses	1 MT	66.86	40.10	-	-
		Sludge Oil	1 MT	76.81	46.09	38.40	23.03
		Others – Not specified	1 Cum			-	-
3.		Bulk – Coal					
-	(i)	All Types of Coal					
		(a). Charcoal in bags/bulk.	1 MT	45,66	27.39	19.56	11.74
		(b) Coal by whatever name				27.12	
	(-)	described in Customs Document and		61.96	61.96	_	_
		used for Thermal Power Plants					
	(c)	(c) Coal by whatever name					
	, ,	described in Customs Document		61.96	37.17	37.17	22.30
		other than sl. no. 3(b) above.					
	(d)	Metallurgical Coke	1 MT	74.26	44.63		
				74.36	44.62	-	-
4	Dry I	Bulk – Others					
	(i)	Clinkers	1 MT	45.66	27.39	22.84	13.70
	(ii)	Cu. Concentrate	1 MT	89.69	53.80		-
	(iii)	Garnet Sand	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74
	(iv)	Gypsum Sand	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91
	(v)	Gypsum In Bulk	1 MT	11.42	6.84	6.53	3.91
	(vi)	Ilmenite	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74
	(vii)	Iron Ore	1 MT	30.98	30.98	19.56	19.56
	(viii)	Lime In Bulk	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74
		Lime Stones	1 MT	30.98	18.59	19.56	11.74
	(x)	Potassium Sulphate (MOP, SOP)	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59
		Rock Phosphate	1 MT	53.80	32.28	23.46	14.08
	(xii)		1 MT	8.16	4.89	6.53	3.91
		Sugar	1 MT	68.48	41.09	52.18	31.32
	(xiv)	Sulphur	1 MT	53.80	32.28	24.46	14.68
	,	Urea	1 MT	66.86	40.10	30.98	18.59
	(xvi)	Wheat	1 MT	68.48	39.41	29.72	17.83
		1	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74
5.		k Bulk		_			
		,	1 MT	66.86	40.10	55.45	
	(ii)	Cement	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61
	(iii)	Construction Materials	1 MT	29.35	17.61	19.56	11.74
		Granite	1 MT	81.53	48.92	44.03	26.41
		Iron and Steel Materials	1 MT	57.08	34.25	29.35	17.61
		Logs / Timber	1 Cum		30.33	29.35	17.61
	(/	Machineries	1 MT	191.54	114.93	95.77	57.46
	(viii)	Wind Mill Blade	1 MT	260.00	156.00	-	-
	' /						

										break bulk and dry bulk -						
										others						
									(iv)	Granite	1 MT	131.53	78.92	94.03	56.41	1
									(v)	Iron and Steel Materials	1 MT	107.08	64.25	79.35	47.61	1
									(vi)	Logs / Timber	1 Cum	100.56	60.33	79.35	47.61	1
		(ix)	Others - Not specified	1 MT	68.48	41.09	19.56	11.74	(vii)	Machineries	1 MT	291.54	174.93	195.77	117.46	1
	6.	Cont							(viii	Wind Mill Blade, Tower,	1 MT	360.00	216.00	-	-	*
		(i)	20 feet (empty)	Each	138.60	83.17		-		accessories etc.						
		(ii)	20 feet (loaded)	Each	693.02			-	(ix)	Oil cake / cobra	1 MT	95.66	57.39	69.56	41.74	1
		(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-	(x)	Cattle feed	1 MT	69.56	41.74	59.78	35.88	1
		(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.33	624.20	-	-	(xi)	Maize	1 MT	82.62	49.56	49.56	41.74	1
	7.	Ro F	Ro Vessel				•		(xii)	Fly ash	1 MT	79.35	47.61	69.56	41.74	•
		(i)	Automobiles through Ro Ro vessels	Nos.	638.46	383.08	-	-	(xiii	Vehicles (other than	1 MT	291.54	174.93	195.77	117.46	•
			for handling below 1,600 CC							RORO)						
		(ii)	Automobiles through Ro Ro vessels	Nos.	1,276.92	766.15	-	-	(xiv	Others - Not specified	1 MT	118.48	71.09	69.56	41.74	1
			for handling above 1,600 CC							tainer]
									(i)	20 feet (empty)	Each	138.60	83.17	-	-	Ī
									(ii)	20 feet (loaded)	Each	693.02	415.81	-	-	1
									(iii)	Above 20 feet (empty)	Each	201.76	121.05	-	-	1
									(iv)	Above 20 feet (loaded)	Each	1,040.3	624.20	-	-	1
										· · ·		5				
									7. Ro l	Ro Vessel	•				•	1
									(i)	Automobiles through Ro	Nos.	638.46	383.08	638.46	383.08	Ī
										Ro vessels for handling						
										below 1,600 CC						
									(ii)	Automobiles through Ro	Nos.	1,276.9	766.15	1,276.9	766.15	
										Ro vessels for handling		2		2		
										above 1,600 CC						
									Additio	onal notes to the existing	notes:					
									(i). A ı	eduction of ₹15 per MT	and ₹9	per MT	will be	applica	ble on	the
										wharfage charges for the foreign vessels and coastal vessels of more than 11.5 draft respectively, if the cargo is being handled through HMC						
										Berth.						
3.1.1 [1(v)]	# T	ne wha	arfage for pet coke has been approved	under lie	quid bulk	category	in the e	xisting		narfage for pet coke may		_	-		gory	
3.1.1 [(2)(iii)]	^ F	or pa	lm oil, unit of charge not available.						^ The u	^ The unit of charge in terms of CBM is proposed to be prescribed.						
3.1.1	√ 1	he de	escription of Gypsum sand is ava	ailable	under S	I. No.4 (iv) and	Gypsi		Sypsum sand prescribed						ate
[4(iv)]										otion of 'Gypsum in bulk'						
										onsequently, the sr no						ulk
										in the wharfage Schedu	le is re	enumber	ed as (v) to (xvi)	+	
3.1.1 [4 (xii)]	∞ Sa	lt							∞ Salt	in bags / bulk						
3.1.1 [4(xiii)]	~ The description for cargo is Sugar under Sl.No.4 (xiii).							~ The de	~ The description may be modified as "Sugar in Bags/in Bulk".							
3.1.1 [5 (iii)]	@ Construction materials / Break bulk							@ Cor	@ Construction material / break bulk and dry bulk - others							
3.1.1 [5(viii)]	* Th	e desc	ription of cargo has been prescribed as	s "Wind	Mill Blac	le" in the	existing	g SOR.		description proposed to ories etc."	be mo	dified as	s "Wind	mill bla	ide, tov	ver,

3.1.1 [7]	Wharfage rate for	or hand	ling vehicle is not separately	available ot	The Authority is requested to incorporate vehicles category under machineries.							
3.1.1	Goods Code (IMI	DG), c	azardous cargo, (i.e.) cargo lassified as "Goods not oth the wharfage shall be recove	erwise spe	Note 7 in the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as "Goods not otherwise specified", vide <u>Category 1 to 5</u> of the above schedule, 100 percent of the wharfage shall be recovered over and above the normal dues							
3.1.1	Notes no.14-Resto		go of other ports landed fron ble.	ı vessels a	Restow – Cargo of other ports landed from vessels wharfage shall be levied double the wharfage under	and reshipped in the same v	vessel –					
3.1.1 [Note (8)]		pre re	viz., Bonafide consumablevised SOR. Now the exem R.		(i). For liquid items wharfage as per 'Liquid Bulk' (POL) category of schedule 3.1.1 (1) is proposed. (ii). For other items wharfage as per 'Others not specified' under Break bulk category is proposed.							
3.1.2 Note			mitigating measures und	er schedu	le 3.1.2 shall be applicab	le to the dusty	The cess for pollution mitigating measures					
(b)	cargoes discharg		ide <u>Green gate</u> .				applicable to the dusty cargoes discharged	d inside <u>Custom Bound a</u>	<u>area</u> .			
3.2.1	Clause not availab	не					Notes 3- point (iii) may be added as follows.		ľ			
3.3	New provision						"Demurrage shall be calculated till the date the ve (x) For land allotted inside the custom bound a	rea for storage of cargo, rea	ntal foo			
2.5	New provision						equivalent to one month rental fee will be collected		mai ice			
5.11	Note-5 The Unit "Da	av" for	Licence Fee the daily pass means	s 24 Hours fi	rom the time of entry.		Note-5 The Unit "Day" for Licence Fee the daily	pass means 24 Hours from t	the time			
	THE CITY OF		pubs meum	2 - 110 a 15 <u>11</u>	in the time of the j		of obtaining Port entry permit.	PASS 111-0415 2 1 11-0415 <u>11-0417 t</u>	are triiie			
5.02.2	5.02.2 CHARGES	FOR H	IIRE OF GRAB TO MASTER:	S, OWNER	S OR AGENTS OF VESSEL Rates in ₹ per shift		5.02.2 CHARGES FOR HIRE OF GRAB TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL					
1	Particulars	S	Foreign / Others	C	oastal***			Rates in ₹	र per shif			
1	For 10 CBM Gra		2,891.0		1,734.65		Particulars	Foreign / Others	Co			
1	For 7 CBM Grab		2,168.90		1,301.34				#			
1	For 5 CBM Grab		1,445.5	-	867.32		For Providing Grab to wharf Crane	15,713	l i			
1	50% of the above re	spective	e rates is applicable for half shift	basis.								
1	***The rotes preser	ibad ab	all be applicable for the Coastal	Cargo and	50% of the above respective rates is applicable for	half shift basis.						
	shore transfer, transf	fer from	/ to quay and to / from storage y	ard	_	•	***The rates prescribed shall be applicable for eligible for concessional tariff for ship-shore trans from storage yard					
Chapter –			Y OF LABOUR FROM V.O.			rgo handling	Deleted.					
VI	DIVISON (VOCPT	CHD)	FOR CARGO HANDLING OF	PERATION								
1		Sl.	Description	E!	Coastal Vessel	(Rate in ₹ Per MT)						
		No.	Description	Foreign vessel	Coastai vessei							
1		140.	All cargoes other than Coal	50.00	50,00 (FOR THERMAL	-			ľ			
		1	at Coal Jetty-II and Salt*	50.00	Coal) 18.00*(Cargo other than thermal coal)							
		2	Coal at Jetty-II	50.00	50.00	†			l			
		3	Salt	50.00	18.00	1			ı			
		4	For Containter stuffing and destuffing operations	50.00	50.00	1						
		5	C&F Operations at Transit Shed and Warehouse etc.,	50.00	50.00							
		6	For Zone-B*	50.00	18.00 *]						
			oastal cargo prescribed at SI						ľ			
1 1			hermal power plants, crude in									

3.3.	New note proposed	Following note inserted immediately after the schedule 3.3. – Storage charge: "Month shall mean a continuous period of 30 days" for the purpose of this schedule."
1.2	New clause as per TAMP Order dated 25.09.2018.	(i). Coastal good transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges. (ii). Coastal good transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges. The provisions prescribed above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016.